regiovisie Groningen-Assen 2030

van visie naar uitwerking



INHOUDSOPGAVE.

	Bladzijde nummer
Voorwoord van de voorzitter van de Stuurgroep	1
Hoofdstuk 1 Inleiding.	**2**
1.1. De ambitie.	2
1.2. Werken met ambitie.	3
1.3. Samenwerking en afspraken.	4
1.4. Relatie met andere plannen.	4
1.5. Leeswijzer.	5
Hoofdstuk 2. De regio Groningen-Assen in 2030.	**6**
2.1. Het jaar 2030.	6
2.2. Groningen-Assen (inter)nationaal.	6
2.3. Stedelijk en landelijk.	7
Hoofdstuk 3. De regionale netwerken.	**10**
3.1. Een aantrekkelijke woonomgeving.	10
3.2. Kansen voor bedrijven.	13
3.3. Stadsgewestelijk openbaar vervoer, goede bereikbaarheid en geen files.	15
3.4. Een compleet voorzieningen pakket met allure.	17
3.5. Ruimte voor landbouw.	19
3.6. Prachtige natuur, een afwisselend landschap en schoon water.	20
3.7. Toekomst voor recreatie en toerisme.	22
Hoofdstuk 4. Gebieden met een eigen karakter.	**24**
4.1. Reitdiep en het Groninger kleigebied.	24
4.2. Slochteren, Groningen-Oost.	25
4.3. Hoogezand-Sappemeer en het veenkoloniaal gebied.	28
4.4. De Hondsrug met het beekdal van de Drentse Aa.	30
4.5 Norg/Vries en het Drents Plateau.	31
4.6. De Eelder- en Peizermaden en Roden/Leek.	32
4.7. De westzijde van Groningen.	34
4.8. Stedelijk gebied Groningen.	35
4.9. Stedelijkgebied Assen.	39
4.10. De schakelgemeenten, Zuidhorn, Winsum, Bedum en Ten Boer.	41
Hoofdstuk 5.Projecten	**44**
Een inventarisatie van projecten, op basis van gemeentelijke informatie.	
Hoofdstuk 6. Monitoring, het regiofonds, de organisatie.	**47**
6.1. Monitoring.	47
6.2. Het regiofonds.	48
6.3. Organisatie en samenwerking.	49
Bijlage: Het uitvoeringsconvenant.	**51**

Voorwoord van de voorzitter van de stuurgroep

Een nieuwe eeuw, nieuwe plannen. De komende decennia worden er in de regio Groningen-Assen vele plannen en projecten gerealiseerd. Nog geen drie jaar geleden legden de provincies Groningen en Drenthe en twaalf gemeenten de basis voor een dynamische toekomst van de Regio Groningen-Assen. Zij ontwikkelden een ambitieuze langetermijnvisie op de ruimtelijke en economische ontwikkeling van het gebied. Een visie, die een
grensoverschrijdende samenwerking vereist van de deelnemende partners.
De overtuiging dat de doelstellingen van de regiovisie worden waargemaakt, is op 14 juni 1999 bekrachtigd met de ondertekening van het uitvoeringsconvenant. Dat is na het afsluiten van het convenant in november 1996 in bestuurlijk opzicht een prestatie waar we trots op mogen zijn.
Het verantwoordelijkheidsgevoel van de partners was ook in de afgelopen periode groot. Flexibiliteit en de wil om er uit te komen hebben steeds de boventoon gevoerd. Bestuurlijk over grenzen gaan is één ding, maar af en toe werden de grenzen wel eens letterlijk bereikt. Dat het conceptrapport op onderdelen moest worden bijgesteld, was te voorzien.
De besluitvorming in de verschillende raden en staten vertoonde soms grote eensgezindheid, maar er waren ook wel eens hoog oplopende meningsverschillen. Een feit is wel, dat de manier waarop er gediscussieerd werd, duidt op een grote betrokkenheid bij de eigen directe (woon)omgeving.
De instelling van het Regiofonds voor de co-financiering van regionale projecten, waarin de partners samen jaarlijks 10 miljoen gulden storten, getuigt daarnaast ook van een grote betrokkenheid bij het totale gebied. Daaruit spreekt de bereidheid om te investeren in de hele regio en niet alleen in de eigen gemeente of provincie. De gemaakte afspraken over de financiële aspecten van de uitvoering zijn uniek en een belangrijk signaal naar de inwoners van dit gebied, naar de potentiële investeerders en naar het Rijk én Europa.
De boodschap is duidelijk: deze regio heeft de zaken goed voor elkaar.

De regio Groningen-Assen vervult een motorfunctie binnen het Noorden op het gebied van werkgelegenheid, onderwijs, woningbouw, voorzieningen, vervoersverbindingen en cultuur. Groningen is de grootste stad met een nationale en internationale betekenis. Assen is in aanvulling op Groningen als "tweede sterke stad" de zuidelijke groeipool binnen de regio.
De omliggende gemeenten profiteren van de gebundelde ontwikkeling van de twee sterke steden. Tegelijkertijd is het duidelijk, dat de steden niet zonder de omliggende gemeenten kunnen.
Voorop staat het doel om ontwikkelingen in het hele regiogebied op gang te brengen en te versterken.

We staan pas aan het begin. De kansen voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio Groningen-Assen liggen er. Het enthousiasme om ze op te pakken is groot.
Met een gezamenlijk gedragen verantwoordelijkheid voor de uitwerking van dit rapport zetten wij vol vertrouwen de stap naar de volgende eeuw.

ir. M.A.E. Calon,
voorzitter van de stuurgroep Regio Groningen-Assen 2030

juni 1999

1. Inleiding

1.1. De ambitie

De regio in cijfers

Bevolking 1998:	*ca. 420.000 inwoners*
Arbeidsplaatsen:	*ca. 180.000*

Werkgelegenheidsstructuur:

landbouw	*8%*
industrie	*18%*
bouw	*8%*
tertiare diensten	*36%*
kwartaire diensten	*30%*

De stad Groningen (een voormalige Hanzestad) neemt vanouds een centrale plaats in het Noorden in en behoort tot de nationale steden top-tien. Groningen, Assen (met straks een stadsgewestelijke status), Leek en Roden, Hoogezand-Sappemeer en het omringende landelijk gebied vormen een samenhangend stedelijk netwerk. Het gebied herbergt bedrijvigheid met aanzienlijke groeikansen, beschikt over aantrekkelijke woonmilieus en gevarieerde landschappen en is gelegen in de zich ontwikkelende noord-corridor.

Het gebied Groningen-Assen is een regio die nationaal meetelt. De regio heeft alles in huis om zich verder te ontwikkelen als centrum van het belangrijkste economische kerngebied van Noord-Nederland. Dat heeft te maken met de gunstige ligging, de aanwezigheid van bedrijvenclusters waar groei inzit, sterke steden, een aantrekkelijk woonklimaat en een prachtig landelijk gebied.

Steden en dorpen, beslotenheid en openheid, bedrijvigheid en rust, water en groen, natuur en cultuur vullen elkaar aan en versterken elkaar. Die kwaliteiten vormen een krachtig uitgangspunt voor een verdere ontwikkeling van de regio als hoogwaardig en aantrekkelijk woon-, werk- en recreatiegebied.

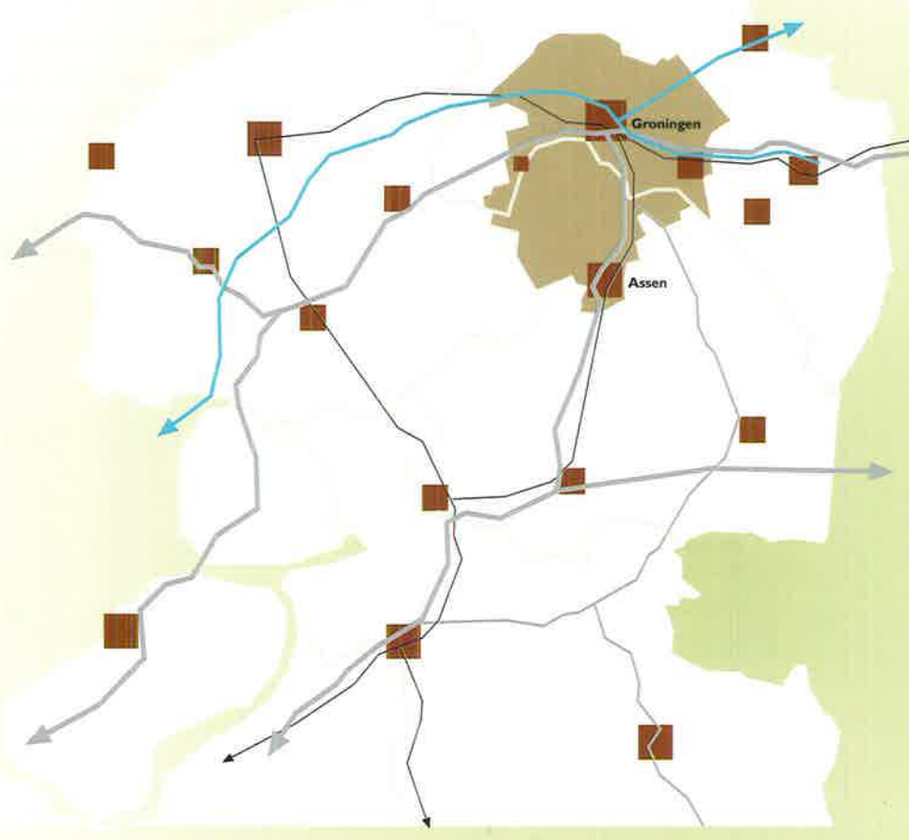
Gemeenten en provincies hebben de ambitie om de kwaliteiten van het gebied te benutten en te ontwikkelen, zodat het gebied zich in nationaal opzicht (verder) zal kunnen onderscheiden. Daarvoor is een heldere visie en een duidelijke koers noodzakelijk. Die visie en die koers worden door de partners in dit rapport gepresenteerd.







de regio in het noorden

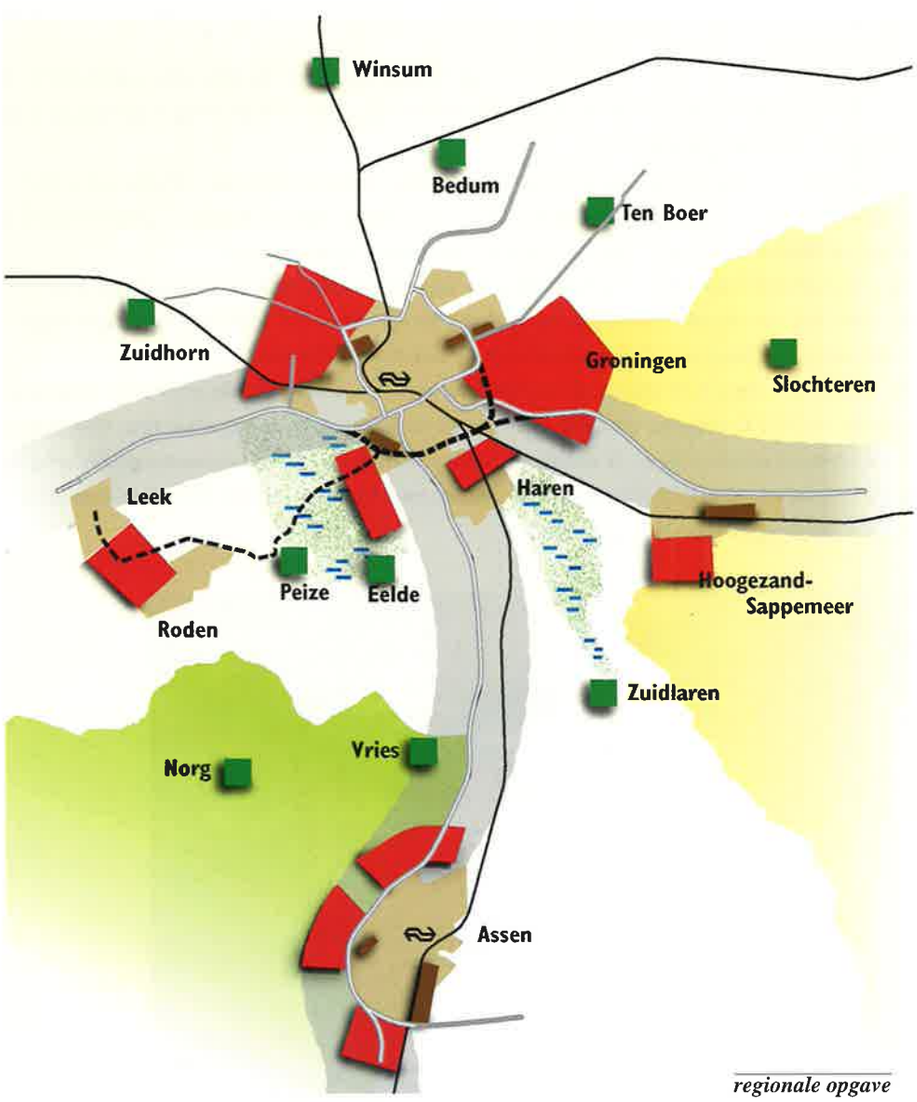


1.2. Werken met ambitie.

Werken met ambitie vraagt werken aan sterke steden, aan een uitstekende bereikbaarheid en aan een kwalitatief hoogwaardig landelijk gebied.
De opgaven voor de regio Groningen-Assen zijn dan ook:

* Gebundelde verstedelijking en evenwichtige stedelijke uitbreiding, leidend tot een samenhangend en gedifferentieerd aanbod van woon- en werkgebieden in balans met landschap, natuur en water;
* Kwaliteitsverbetering van het bestaand stedelijk gebied van Groningen, Assen en Hoogezand-Sappemeer door revitalisering van woonwijken, stationsgebieden en de stadscentra;
* Goede bereikbaarheid en doorstroming door ontwikkeling van hoogwaardig regionaal collectief vervoer, verkeersgeleidingssystemen en verbetering van de ringwegenstructuren.
* Aansluiting op nationale en internationale netwerken via snelle verbindingen.
* Instandhouden van het voorzieningenniveau in de hoofdkernen.
* Handhaving en versterking van de kwaliteiten van het landelijk gebied met:
  - perspectief voor de landbouw,
  - behoud van de leefbaarheid,
  - versterking van een afwisselend landschap,
  - verbetering van de waterkwaliteit voor drinkwaterwinning, natuur en landbouw,
  - een functie van water en natuur voor recreatie en wonen bij steden en kernen.





regionale opgave

Directe aanleiding voor de samenwerking was een verzoek van de toenmalige staatssecretaris van Binnenlandse Zaken. Gevraagd werd een visie te geven op de toekomstige ontwikkeling van de stad Groningen. Stad en regio kunnen niet zonder elkaar, zo luidde de regionale reactie en het Convenant was het tastbare resultaat.



1.3. Samenwerking en afspraken.

Werken met ambitie vereist samenwerking tussen overheden onderling (beleid en instrumenten) en tussen overheid en marktpartijen (ruimtelijke investeringen, initiatieven die werkgelegenheid opleveren).

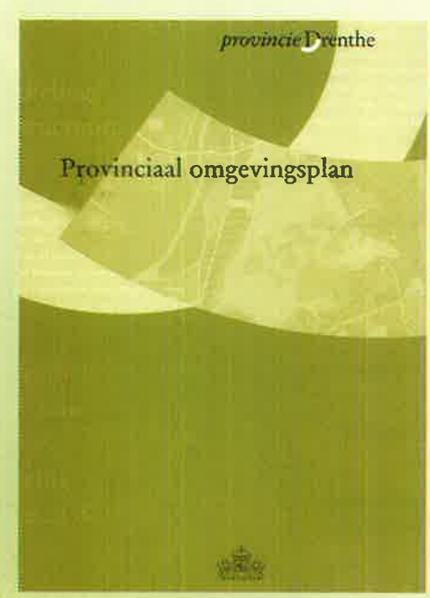
Het startschot voor de samenwerking tussen de overheden werd gegeven op 1 november 1996. Toen ondertekenden de Colleges van Gedeputeerde Staten van Groningen en Drenthe en de Colleges van Burgemeester en Wethouders van 15 gemeenten het Convenant Regiovisie Groningen-Assen 2030. De Raden en Staten onderschreven het convenant in maart 1997. Het draagvlak voor de aanpak bleek groot.

Afgesproken werd de visie-op-hoofdlijnen uit te werken en uit te voeren. Die uitwerking is nu gereed en de uitvoering kan ter hand worden genomen.
Zo kan nu voor het gehele gebied gewerkt worden aan een duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling, waarin economische groei gelijk opgaat met leefbaarheid en versterking van de kwaliteit van de omgeving. De identiteit van alle gemeenten wordt daarbij erkend en versterkt, zonder dat bestuurlijke grenzen een evenwichtige ontwikkeling in de weg staan.

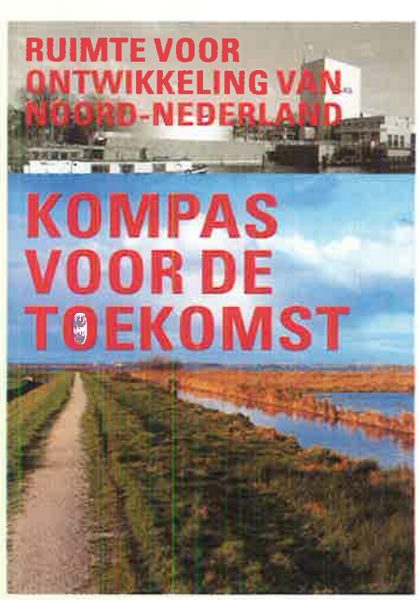
De samenwerking is geen vrijblijvende zaak. Daarom leggen de partners in een uitvoeringsconvenant vast hoe en wanneer zij de uitvoering ter hand zullen nemen. Het zijn afspraken waar zij aan gehouden kunnen worden.
Daarbij is rekening gehouden met de noodzaak van flexibiliteit. De uitvoering strekt zich over enkele decennia uit en met de tijd neemt ook het aantal onzekerheden toe. De opgaven en bijbehorende acties worden daarom in fasen ter hand genomen. Bijstelling is mogelijk wanneer daartoe aanleiding ontstaat.

1.4. Relatie met andere plannen.

Op Rijksniveau wordt de Regiovisie ingebracht in de discussies rond de voorbereiding van de nationale Vijfde Nota voor de Ruimtelijke Ordening en eventuele sectorale strategische nota's.
In noordelijk verband werken de provincies en de grotere steden aan een gezamenlijke koers voor de ontwikkeling van Noord-Nederland. Deze visie is als 'Kompas voor de Toekomst' gepresenteerd en vormt de basis voor afspraken met het rijk over een investeringsprogramma
voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van dit landsdeel. De regio Groningen-Assen is in die visie één van de vijf noordelijke economische kerngebieden. De regiovisie Groningen-Assen is zowel een bouwsteen voor als een uitwerking van deze Noordelijke visie.
Op provinciaal niveau is de regiovisie bestuurlijk en juridisch verankerd in de provinciale omgevingsplannen, het POP Drenthe en het ORG. Daarmee wordt de koers van de regiovisie door de provincies onderschreven en nemen zij bij de uitoefening van hun wettelijke taak ten aanzien van goedkeuring van gemeentelijke en waterschapsplannen en ten aanzien van het overige beleid de regiovisie, via de provinciale omgevingsplannen als uitgangspunt.







1.5. Leeswijzer.

De Regiovisie wordt in dit rapport uitgewerkt in ambitieuze en realiseerbare plannen, acties en taakstellingen.

Hoofdstuk 2 geeft allereerst een schets van de regio in nationaal en internationaal verband, zoals die voor het jaar 2030 wordt nagestreefd.

Hoofdstuk 3 geeft aan hoe vanuit een geïntegreerde aanpak en visie zal worden gewerkt aan de ontwikkeling van netwerken voor wonen, werken, natuur en verkeer. De nadruk ligt op maatregelen tot het jaar 2010.

Hoofdstuk 4 geeft de ontwikkelingskoersen per gebied aan.

Hoofdstuk 5 vat de belangrijkste projecten samen.

Hoofdstuk 6 beschrijft de wijze waarop de ontwikkelingen gedurende de lange uitvoeringsperiode zullen worden gevolgd en hoe eventuele bijstellingen van het programma tot stand kunnen komen. Dit hoofdstuk geeft tevens weer dat de partners zich financieel voor de realisering van de plannen zullen inzetten en hoe de organisatie van de regionale samenwerking er uit zal zien. Het uitvoeringsconvenant is aan het eind van het rapport opgenomen.

De Regiovisie Groningen-Assen is uitgewerkt in concrete plannen en maatregelen. Nu kunnen de volgende stappen worden gezet in dit voor de regio zo belangrijke samenwerkingsproces. Groningen-Assen als nationaal concurrerende regio, daar wordt nu aan gewerkt.

2. De regio Groningen Assen in 2030



2.1. Het jaar 2030.

De regio Groningen-Assen heeft zich rond 2030 ontwikkeld tot een nationaal en internationaal herkenbaar economisch kerngebied. Stedelijk gebied en landelijk gebied vullen elkaar aan en versterken elkaar. De regio Groningen-Assen heeft zo een herkenbaar en gewaardeerd karakter gekregen. Een compleet en aansprekend aanbod van woon- en werkmilieus, een breed en hoogwaardig voorzieningenniveau, volwaardige infrastructuur en openbaar vervoersvoorzieningen, ruime recreatieve mogelijkheden, een gezonde natuur, een aantrekkelijk landschap, een vitale landbouw ..... Groningen-Assen is een regio met perspectief voor de 21e eeuw.

2.2. Groningen-Assen (inter)nationaal

In het Europa van 2030 vervult Nederland een 'mainport-functie', gelegen tussen de economische kerngebieden London-Randstad-Ruhrgebied-Baden-Württemberg-Milaan en het Oostzeegebied. De noord corridor is één van de schakels tussen West-Nederland en Noordoost-Europa.

De regio Groningen-Assen is onderdeel van deze corridor. Een Hoge SnelheidsLijn, mogelijk in de vorm van een magneetbaan, zorgt voor een hoogwaardige verbinding met West-Nederland en Noord-Duitsland (Hamburg, Bremen, Berlijn). De complete infrastructuur (met Groningen Airport Eelde, de zeehavens Delfzijl en Eemshaven en het Rail Service Centrum te Veendam) maakt het gebied tot onderdeel van internationale economische en logistieke netwerken.

Het gebied beschikt over een duidelijk economisch profiel, met bedrijven in de informatie- en telematicasector (IT), biomedische technologie, scheepsbouw, energiesector, transport en logistiek, recreatie en toerisme. Nieuwe bedrijfstakken hebben zich ontwikkeld op basis van de vele kennisinstituten.

Het bedrijfsleven is sterk internationaal gericht en profiteert van hoogwaardige voorzieningen als de rijksuniversiteit, de hogescholen, de onderzoeksinstituten en technologiecentra.

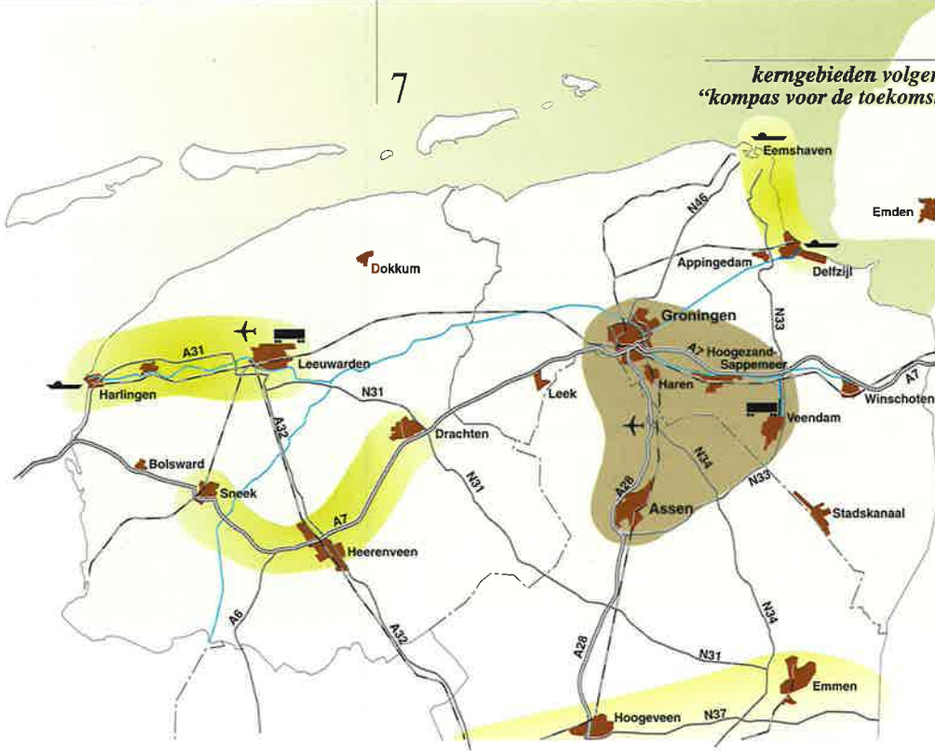
De regio heeft haar ontwikkeling te danken aan de strategische ligging aan de noord-corridor en de goede bereikbaarheid over weg, water en spoor, via de lucht en aan de uitstekende telecommunicatienetwerken. Daarbij kan de regio zich ook door het gevarieerde en complete aanbod van werk- en woonlocaties en aantrekkelijke recreatiemilieus meten met andere gebieden binnen en buiten Nederland.

In noordelijk verband pleiten de provincies voor een goede (inter)nationale aansluiting door:
** Spoedige aanleg van een snelle verbinding Randstad - Groningen - Duitsland, bij voorkeur in de vorm van een magneetbaan (Zuiderzeespoorlijn);*
** Aanleg van de Hanzelijn (Lelystad-Zwolle) ter versterking van de verbindingen via Assen;*
** Voltooiing van de Duitse A31 (Emslandlinie);*
** Verbreding van de vaarweg Lemmer-Delfzijl, waarmee Groningen beter wordt aangesloten op de noordelijke zeehavens en Rotterdam;*
** Baanverlenging Groningen Airport Eelde;*
** Uitvoering van het Stadsgewestelijk Openbaar Vervoerplan (STOV);*
** Verbetering van de wegenstructuur rond Groningen;*
** Verdubbeling van de N33 Assen-Veendam -Eemshaven.*

De anno 1998 aanwezige bedrijvigheid kan tot 2015 zorgen voor een toename van de werkgelegenheid met 30%. In de eerste dertig jaar van de 21e eeuw zal het aantal banen naar verwachting met 60.000 groeien.







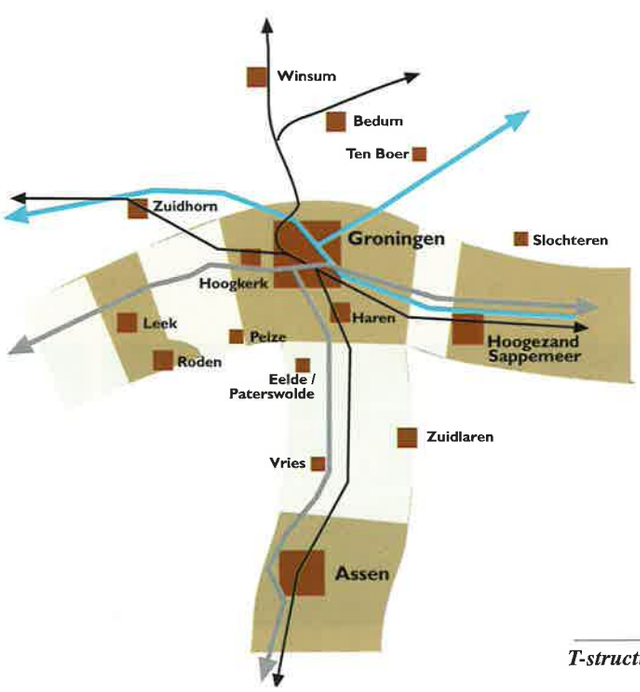
2.3. Stedelijk en landelijk.

De regio Groningen-Assen weet in 2030 op een aantrekkelijke wijze stedelijkheid en landelijkheid te combineren. De steden en hoofdkernen bieden een verscheidenheid aan woon- en werkgebieden en voorzieningen, met op een steenworp afstand een herkenbaar landelijk gebied. Die combinatie geeft het gebied een duidelijk eigen gezicht.
Het stedelijk netwerk bestaat uit de T-structuur (de hoofdtransportassen A7/28 en de spoor- en waterwegen) en de daaraan gelegen steden. Nieuwe woon- en werklocaties zijn gerealiseerd binnen deze T-structuur en aansluitend op het bijbehorende openbaar-vervoerssysteem. Daarbij is de T-structuur niet volgebouwd. Tussen Groningen en Assen, Groningen en Leek en Groningen en Hoogezand-Sappemeer zijn groene gebieden behouden en versterkt.

Groningen en Assen zijn verbonden door een Hoogwaardig Openbaar Vervoersysteem (HOV). Zij zijn veruit de grootste steden en beschikken over een volledig pakket van aantrekkelijke woon- en werkgebieden, voorzieningen en mogelijkheden voor ontspanning. De stad Groningen heeft vanwege haar topvoorzieningen een belangrijke betekenis voor geheel Noord-Nederland.
Leek/Roden en Hoogezand-Sappemeer zijn in 2030 met de stad Groningen verbonden door een hoogwaardig collectief vervoerssysteem. Beide kernen ondersteunen en versterken de stad en bieden aanvullende woon- en werkmilieus (de z.g.n. "schraagfunctie").
Ook Zuidhorn, Winsum, Bedum en Ten Boer hebben dan goede rechtstreekse verbindingen met de stad Groningen. Met hun landelijke woonmilieus, goede voorzieningenniveaus en gevarieerde recreatiemogelijkheden houden zij het omringende landelijk gebied leefbaar en vitaal (de z.g.n. "schakelfunctie"). Dit geldt ook voor Zuidlaren, Eelde-Paterswolde en Vries en het daarbij gelegen groene maar ook waterrijke buitengebied.
Aan de zuidzijde van de stad Groningen bij Eelderwolde en bij Haren zijn woongebieden ontwikkeld aansluitend aan het stedelijk gebied van de stad.

Met een ambitieuze aanpak van de stedelijke vernieuwing in Groningen, Assen en Hoogezand-Sappemeer krijgen bestaande woongebieden, stedelijke centra en stationsgebieden een nieuwe impuls. De uitleggebieden worden als 'stadslandschap' aangelegd, met goede recreatieve uitloopmogelijkheden. Zo ontstaat een evenwichtige stedelijke ontwikkeling.

In de regio Groningen-Assen zullen tot 2030 ongeveer 50.000 woningen gebouwd moeten worden. Een aanzienlijk deel daarvan dient ter vervanging van bestaande woningen die niet meer aan de eisen van consumenten kunnen voldoen. Bij een economische groei die hoger is dan verwacht, zal deze bouwopgave nog groter zijn.
Tot 2030 zal er ook ruimte moeten worden geboden aan 60.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Daarvoor zal tenminste 1000 ha bedrijventerrein nodig zijn, gelegen aan de hoofdinfrastructuur.
Het aanbod zal nauwkeurig op de vraag worden afgestemd. Daarvoor zullen de ontwikkelingen op de voet gevolgd worden ('monitoring'). Zo kan tijdig in het juiste aanbod van woningen en bedrijventerreinen worden voorzien.



T-structuur

Bij het bepalen van de nieuwe locaties zullen de bestaande stedelijke concentraties en voorzieningen zo goed mogelijk worden benut. Stedelijke vernieuwing en bundeling dragen daaraan bij. Het collectief vervoer wordt gestimuleerd, waardevolle landschappen worden versterkt en kwetsbare gebieden grenzend aan de steden worden van verstedelijking gevrijwaard.







Aan de oostkant van de stad Groningen biedt de gemeente Slochteren bijzondere landschappelijke woonmilieus specifiek voor het topsegment uit de woningmarkt.
Deze woonmilieus zijn afgestemd op de omvangrijke natuurontwikkeling en de nieuwe recreatieve mogelijkheden.

In 2030 functioneert er binnen de regio een hoogwaardig systeem van personen- en goederenvervoer. De infrastructuur is in het gehele gebied van voldoende niveau om de bereikbaarheid van de steden, de werkgebieden en de voorzieningen te kunnen garanderen. De belangrijke locaties worden door openbaar vervoer verbonden. Zo is de interne samenhang in de regio versterkt en is de identiteit behouden.







Watersystemen en de daarbijbehorende ecologische structuren en landschappen zijn in het landelijk gebied de basis voor de verdere ontwikkeling.
De structuur van natuur en landschap is in 2030 uiteraard gebaseerd op een eeuwenoud gegeven: de regio is gelegen op de overgang van het Drents Plateau naar het noordelijk zeekleigebied.
De regionale ontwikkeling is in 2030 sterk geënt op de landschappelijke en natuurlijke ontwikkelingsmogelijkheden zonder aan de kwaliteit van het landelijk gebied afbreuk te doen.
De grote variatie aan landschapstypen, natuurwaarden en agrarisch gebruik is gehandhaafd en versterkt. Herkenbare structuren (zoals oorspronkelijke verkaveling en samenhangende, herkenbare landschapselementen) zijn behouden en zijn deel van het herkenbare beeld van de regio.

In een relatief klein gebied is de variatie van landschappen uitzonderlijk groot. Het besloten zandlandschap van het hoge Drents Plateau met beekdalen herbergt rustieke, verscholen esdorpen (het 'karakteristieke Drenthe'). De open en ruime veengebieden met de karakteristieke lint- en wegdorpen sluiten aan op de zandgebieden met wegdorpen en houtsingels. In het kleigebied wordt een slingerend Reitdiep (waarlangs ooit de zee tot in de stad reikte) aangevuld door fysieke getuigen van de strijd tegen de zee: wierden, dijken, sluizen (het 'authentieke Groningen'). Deze eeuwenoude structuren worden gehandhaafd en waar mogelijk hersteld en versterkt. Ze vormen de basis voor de identiteit van nieuwe stedelijke uitleggebieden.

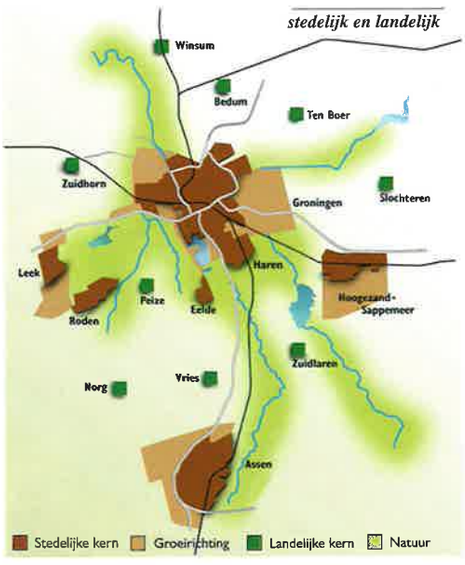




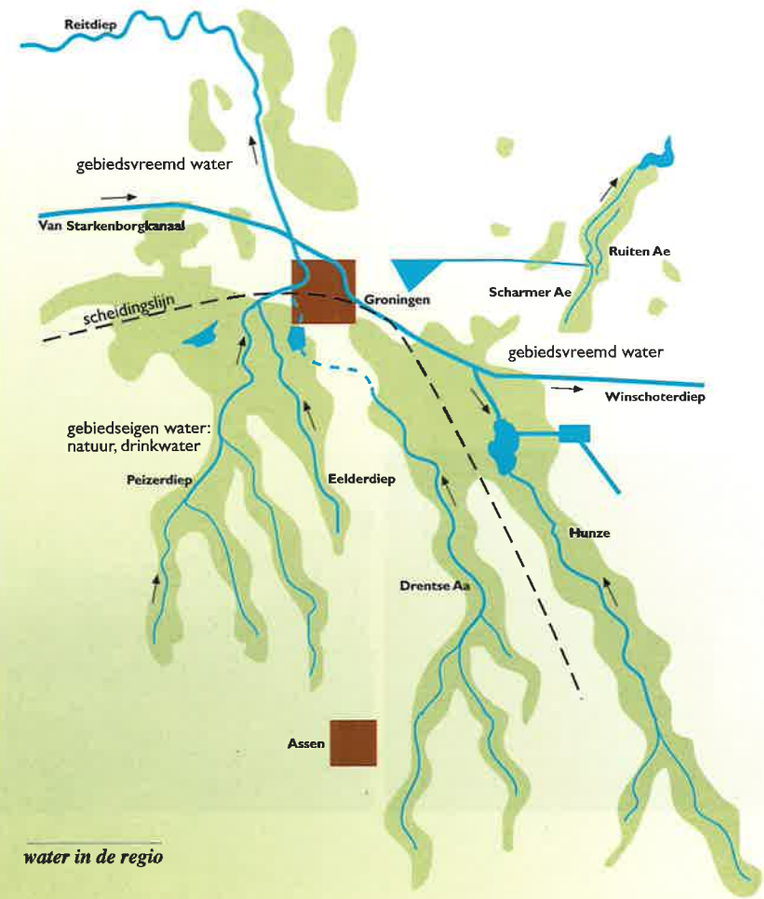

Het gebied beschikt over een economisch gezond platteland met hoge landschappelijke en natuurlijke kwaliteit.
De landbouw heeft een sterke positie en speelt een belangrijke rol in het beheer van de kwaliteit en identiteit van het landschap.

De landbouw heeft te maken gehad met extensivering, agrificatie en verbreding. Die ontwikkeling is ondersteund door een inrichting van de landbouwgebieden gericht op doelmatigheid als flexibiliteit.

Oppervlaktewater en grondwater zijn van hoge kwaliteit en worden op meerdere locaties gewonnen.
Het bondgenootschap van natuurbeheer en waterwinning is zichtbaar in het
Hunzedal en het Drents Diep en in de stroomgebieden van de Drentse Aa en het Eelder- en Peizerdiep. Meanderende beken, waterbuffers en natuurontwikkeling gaan hier hand in hand.
Het water is een belangrijk stedenbouwkundig element geworden in de stadsranden en nieuwe woonwijken van Groningen en Hoogezand-Sappemeer.



stedelijk en landelijk



water in de regio



3. Regionale netwerken

Van visie naar beleid.

De volgende twee hoofdstukken geven aan welk beleid en welke acties gemeenten en provincies inzetten om de geschetste ontwikkelingsvisie te realiseren. Hoofdstuk 3 geeft aan, hoe vanuit een geïntegreerde aanpak en visie zal worden gewerkt aan de ontwikkeling van netwerken voor o.m. wonen, werken, natuur, water, verkeer, voorzieningen en recreatie en toerisme. Omdat de samenhang daarbij centraal staat wordt gesproken over 'regionale netwerken'.
In hoofdstuk 4 wordt uitgegaan van de te onderscheiden gebieden binnen de regio en worden daarvoor de gewenste ontwikkelingskoersen aangegeven.

3.1. Een aantrekkelijke woonomgeving.

Het huidige aanbod van woningen en woonmilieus is gevarieerd. Van hoogstedelijk tot uitgesproken landelijk, van flat tot vrijstaand, van eeuwenoud tot fonkelnieuw, de regio biedt het allemaal. In vergelijking met de rest van Nederland is het aanbod ruim en zijn de prijzen aantrekkelijk.



Steeds meer mensen zijn in staat een woning te kopen, of te kiezen voor een betere woning op een aantrekkelijker plek. Daardoor groeit de vraag naar kwalitatief betere woningen. Daar staat tegenover dat de minder aantrekkelijke delen van de woningvoorraad nog minder in trek komen. Onverhuurbaarheid en leegstand, zelfs van bouwkundig goede woningen, is het resultaat.
Daarom is naast nieuwbouw ook wijkvernieuwing en herstructurering noodzakelijk. De afstemming tussen nieuwbouw en herstructurering is cruciaal.

Iedereen zal in de regio Groningen-Assen een passende, kwalitatief aantrekkelijke woning moeten kunnen vinden, nu en in de toekomst. De wijze waarop dat gebeurt moet de positie van vooral de steden Groningen en Assen versterken en de landschappelijke kwaliteiten in stand houden. Dat kan worden bereikt door de volgende strategische keuzen te maken:











* **Vernieuwen en herstructureren.**

Er is sprake van een groeiende welvaart, veranderende consumentenwensen en van een kritischer consument. Er zijn delen van de huidige woningvoorraad, die daardoor steeds minder in trek komen: portiek-etage woningen, hoogbouwflats en vroeg na-oorlogse huurwoningen in woonwijken van Groningen, Hoogezand-Sappemeer en Assen. Wijkvernieuwing en herstructurering krijgen hoge prioriteit. Daardoor zullen wijken en woningen weer aantrekkelijker worden gemaakt. Sloop, vervangende nieuwbouw, verbouw en verkoop van huurwoningen en verbetering van de openbare ruimte moeten leegstand bestrijden en voorkomen.

Tot 2010 zullen in de regio naar verwachting tussen de 8.000 en 11.000 woningen gesloopt moeten worden. Herbouw zal slechts gedeeltelijk op dezelfde locaties plaatsvinden.

Circa 12.000 huurwoningen zullen moeten worden opgeknapt en/of verkocht.

* **Meer woningen.**

De trend van 'minder bewoners per woning' (kleinere huishoudens) zet nog steeds door. Dat vraagt zelfs bij een gelijkblijvende bevolking om de bouw van meer woningen.

Maar de bevolking groeit. Naar verwachting neemt de bevolking in de periode 1997-2010 licht toe (van 420.000 naar 433.000 inwoners). Bij een sterkere economische ontwikkeling zal er sprake zijn van een grotere groei. Al met al zullen er, op grond van de huidige inzichten tot 2010 ruim 16.000 woningen bij moeten komen. Samen met de herstructureringsopgave betekent dat een totale bouwopgave van bijna 26.000 woningen.

* **Bundelen en onderscheiden.**



Draagvlak voor de steden en het openbaar vervoer en bescherming van het landelijk gebied vragen bundeling van woningbouw. In de regio Groningen en Assen moet iedereen een woning en woonomgeving van zijn of haar gading kunnen vinden, of het nu centrumwonen of suburbaan wonen betreft. Om ook de hogere inkomensgroepen aan de stad Groningen te kunnen binden wordt ten zuiden daarvan (Eelderwolde, Groningen-Haren) ingezet op enkele duizenden woningen in de duurdere categorieën. Voor de bouwopgave van Assen geldt dat hier ook een opvangfunctie is voor het deel van Midden-Drenthe dat buiten het regiogebied valt.

Bij Roden, Leek en Hoogezand-Sappemeer wordt aanvullend op Groningen ('schragend') vooral woningbouw voor het midden- en hogere marktsegment met een suburbaan karakter voorzien. Woningbouw in de sociale huur- en koopsector is mogelijk indien de noodzaak uit de monitoring blijkt. De woningbouw in de schakelkernen Zuidhorn, Winsum, Bedum en Ten Boer wordt afgestemd op de eigen behoefte en op hun functie voor het omringende landelijk gebied. Woningbouw vindt dicht tegen de kernen plaats. Zuidlaren richt zich los van het plan Ter Borch op de opvang van de lokale woningbehoefte.

De gemeente Slochteren krijgt een geheel eigen regionaal profiel. Hier worden in een landschappelijke setting nieuwe woonmilieus ontwikkeld in lage dichtheden (Borgwonen). Daarmee wordt met name het topsegment van de woningmarkt bediend.

Buiten deze kernen zal de woningbouw worden beperkt.

Het aanbod zal zeer divers zijn, de keuzemogelijkheden voor de consumenten groot. Die verscheidenheid ontstaat onder meer door locatiekeuze, stedenbouwkundige opzet, architectuur en materiaalgebruik af te stemmen op het karakter van de specifieke plek. Gemeenten zullen door middel van beeldkwaliteitplannen de identiteit van de woonwijken in beeld brengen.

Waar de landschappelijke kwaliteiten nu nog te gering zijn voor een aantrekkelijke stedelijke ontwikkeling, worden op korte termijn waterpartijen en bosgebieden aangelegd. Over enkele jaren kunnen daar dan nieuwe, aantrekkelijke woonwijken worden gerealiseerd. Het betreft vooral Hoogezand-Sappemeer-Zuid, Groningen-West, Groningen-Oost en Assen-West en Assen-Noord.

Voor de 4500 woningen bij Assen geldt dat hiervan ca 1500 woningen worden gezien als toevoeging gericht op de woningmarkt in het gebied ten zuiden van Assen. Voor de 1350 woningen bij Noordenveld geldt, dat hierbij o.a. ook de woningen voor Norg en Peize inbegrepen zijn. Het gaat daarbij vooral om het realiseren van bestaande plannen.

Voor het aantal van 1850 woningen bij de gemeente Zuidlaren geldt, dat hierbij zijn inbegrepen de woningen in enkele goedgekeurde plannen in Vries, Eelde en Zuidlaren, alsmede de 1250 woningen in het plan Ter Borch bij Eelderwolde. De realisatie en uitgifte wordt sterk getemporiseerd tot 2010. Nieuwe bestemmingsplancapaciteit en nieuwe bouwlocaties zijn bij de Noord Drentse kernen tot 2010 niet aan de orde. Naar aanleiding van de monitoring zal worden nagegaan of bijstelling van de aantallen in de tabel noodzakelijk en wenselijk zijn.

Zowel bij nieuwbouw als bij herstructurering wordt er duurzaam gebouwd en zal er aandacht zijn voor stedelijk waterbeheer, stadslandschappen, ecologie, recreatieve fietsverbindingen en de overgang en uitloop naar het landelijk gebied.

De opgave voor de periode 1997 tot 2010.

Per gemeente ziet de opgave met betrekking tot sloop/vervanging en toevoeging aan de bestaande voorraad er als volgt uit:

De opgave tot 2010

Per gemeente ziet de opgave met betrekking tot sloop/vervanging en toevoeging aan de bestaande voorraad er als volgt uit:

gemeente	toevoeging woning voorraad.	herstructurering	totale bouwopgave
Groningen	4620	6000	10.620
Assen	4500	600	5.100
Hoogezand-Sappermeer	1500	1250	2.750
Leek	750		930
Noordenveld	1350		1.530
Zuidlaren	1850		2.030
Haren	350		430
Slochteren	170	850	230
Zuidhorn			
Winsum			
Bedum	1260		1.430
Ten Boer			
Totaal	16.350	8700	25.050

Deze opgave is het startpunt. Regelmatig zal worden nagegaan of bijstelling noodzakelijk of wenselijk is.

De opgave na 2010.

De bouwopgave voor de periode 2010-2030 zal in zijn totaliteit naar verwachting ongeveer dezelfde zijn als tot 2010. De bevolkingsgroei zal iets minder zijn en de woningbezetting zal niet veel verder dalen. De bundelingstrategie blijft gehandhaafd. Daarmee wordt de indicatieve verdeling van het convenant 1996 bevestigd. De concrete invulling daarvan zal, mede naar aanleiding van de uitkomsten van de monitoring in de toekomst nader worden vastgesteld.

3.2 Kansen voor bedrijven.

De regio Groningen-Assen is een belangrijk economisch kerngebied met grote groeikansen. In de komende decennia zal de groei groter kunnen zijn dan het landelijk gemiddelde; bij een groeiverwachting van ca. 25% tot 2015 betekent dat voor het gebied 37.000 nieuwe banen.

De groei komt voor een belangrijk deel van de bestaande bedrijven. Goede bereikbaarheid, goed geschoold personeel, ruim opgezette bedrijventerreinen, een goed woon- en leefklimaat, de aanwezigheid van een luchthaven en de nabijheid van een (diep)zeehaven en het Rail Service Centrum (Veendam) zorgen er voor dat er ook bedrijven van buiten aangetrokken worden.

De aanwezigheid van kenniscentra, een academisch ziekenhuis en zeer goede culturele voorzieningen is van belang voor het bedrijfs- en ondernemersklimaat .

Het is essentieel de vestigingsvoorwaarden op peil te houden en te versterken. Verder wil de regiovisie de vestigingsmogelijkheden van kansrijke sectoren vergroten door te zorgen voor een uitstekend en gevarieerd aanbod van bedrijventerreinen.

Kansrijke bedrijfssectoren zijn:
Informatie- en telematica (IT), biomedische technologie, scheepsbouw, energiesectore, transport en logistiek, recreatie en toerisme, dienstverlening.

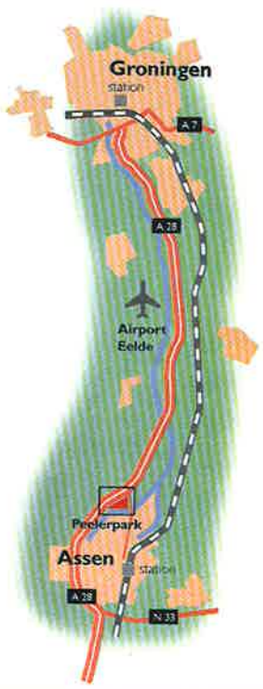


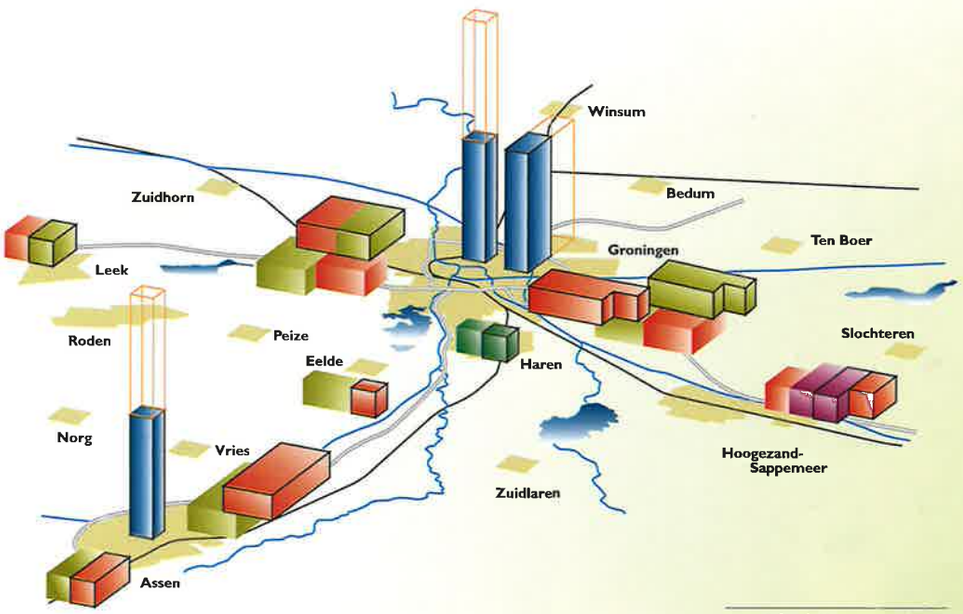
*** Regionale en bovenregionale bedrijventerreinen.**

Er worden goed ontsloten bedrijventerreinen ontwikkeld voor bedrijven, die op regionale en bovenregionale schaal werken. Voor een deel krijgen deze terreinen een gemengde opzet, voor een ander deel een thematische invulling.

Tabel: Indicatie regionale en bovenregionale bedrijventerreinen.

	1997 tot 2010		na 2010
	ha	kwaliteit	ha
Groningen			
Eemspoort	70	gemengd	
Driebond-oost	50	hoogwaardig	100
Hoogkerk-west (incl. Ter Borch)	150	hoogwaardig/gemengd	100
Assen			
Assen noord	100	hoogwaardig/gemengd	100
Assen zuid	20	hoogwaardig/gemengd	70
Haren, Nesciolaan.	10	top	10
Hoogezand-Sappemeer/Slochteren			
Rengers e.a.	50	gemengd	30
Leek/Roden (Leeksterhout-Noord)	20	hoogwaardig/gemengd	20
Airport Eelde	10	hoogwaardig/gemengd	15





groei bedrijventerreinen

Regionale regie.
Om de regionale en bovenregionale bedrijventerreinen te kunnen realiseren zullen rijk, provincies, gemeenten en marktpartijen de inspanningen moeten bundelen. Deze locaties zullen onder regionale regie worden ontwikkeld. Zo kan een goede onderlinge afstemming van realisatie en kwaliteit worden bereikt. Tegelijkertijd wordt toegewerkt naar een regionale exploitatie. De organisatievorm, betrokkenheid van publieke en private partners en de NOM vragen nadere invulling. Daartoe wordt een apart project opgezet.

De hiervoor en de onder het volgende kopje genoemde aantallen en de fasering kunnen aangepast worden als de uitkomsten van de monitoring daartoe aanleiding geven.
Nader onderzoek wordt verricht naar de noodzaak van een bedrijventerrein in Assen-Zuid en mogelijkheden van landschappelijke inpassing van Kranenburg-Zuid, Assen-Zuid en Leek-Noord (noordzijde A7). Er vindt regelmatig overleg plaats tussen Leek, Noordenveld en Groningen over de afstemming tussen Leeksterhout-Noord, Hoogkerk-West en terreinen in Roden.

* **Grootschalige kantoorontwikkeling.**

In Groningen en Assen zullen drie grootschalige kantoorlocaties worden ontwikkeld. Dienstverlening en voorzieningen worden daarin gebundeld. De locaties zullen daarom goed ontsloten worden via spoor en weg.
Het gaat globaal om:

- Groningen-Stationsgebied (zuid): 50.000 m2 tot 2010 en 50.000 m2 tot 2030
- Groningen-Europapark: 100.000 m2 tot 2010 en 100.000 m2 tot 2030
- Assen-Stationsgebied: 80.000 m2 tot 2010 en 50.000 m2tot 2030.



* **Ruimte voor lokale bedrijvigheid.**

Decentrale kantoorlocaties, kleinere stedelijke locaties en combinaties van wonen en werken in stadswijken of bij grotere kernen zijn voor de regionale economische ontwikkeling een belangrijke aanvulling op de grotere locaties. Bij de schakelgemeenten wordt ruimte geboden voor de vestiging van kleinschalige en lokale bedrijvigheid.
De locatiekeuze en invulling van kleinschalige terreinen voor lokale bedrijvigheid is primair een gemeentelijke zaak, waarbij de provinciale omgevingsplannen de ruimte aangeven.



* **Nieuwe impulsen voor bestaande terreinen.**

De belangrijkste groei van de regionale economie komt van bestaande bedrijven. Alleen aanleggen van nieuwe terreinen is dan ook niet genoeg. Ook op de huidige terreinen moeten de bedrijven goed uit de voeten kunnen. Daarom is de kwaliteitsverbetering van bestaande locaties noodzakelijk. Samen met de ondernemers worden daar plannen voor ontwikkeld.
De ingrediënten zijn verbetering van de bereikbaarheid, kwaliteitsverbetering en beheer van de openbare ruimte en zo nodig bedrijfsverplaatsing en invulling van vrijkomende plekken.

* **Duurzame bedrijventerreinen.**

Een duurzaam karakter van de bedrijventerreinen geeft ook mogelijkheden voor uitstraling en profilering. Tezamen met alle betrokkenen zal worden gewerkt aan ontsluiting voor langzaam en collectief vervoer, samenwerking van bedrijven, gezamenlijke voorzieningen voor water-, energie- en afvalbeheer, een goede landschappelijke inpassing en gebruik van watersystemen, ecologische kwaliteiten en groenstructuren.



3.3. Stadsgewestelijk openbaar vervoer, goede bereikbaarheid en geen files.





Voor een goede ontwikkeling van de regio Groningen-Assen is bereikbaarheid en aansluiting op andere regio's noodzakelijk. Ook de bereikbaarheid en ontsluiting binnen de regio zal optimaal moeten zijn. Daarbij moet vooral ingezet worden op een goed functionerend stadsgewestelijk openbaar vervoer (STOV) en een beheerste toename van het autoverkeer.

Voor een duurzame, veilige, milieubewuste en economisch noodzakelijke verbetering van bereikbaarheid en ontsluiting doet de regio de volgende strategische keuzen:

* **Externe verbindingen.**

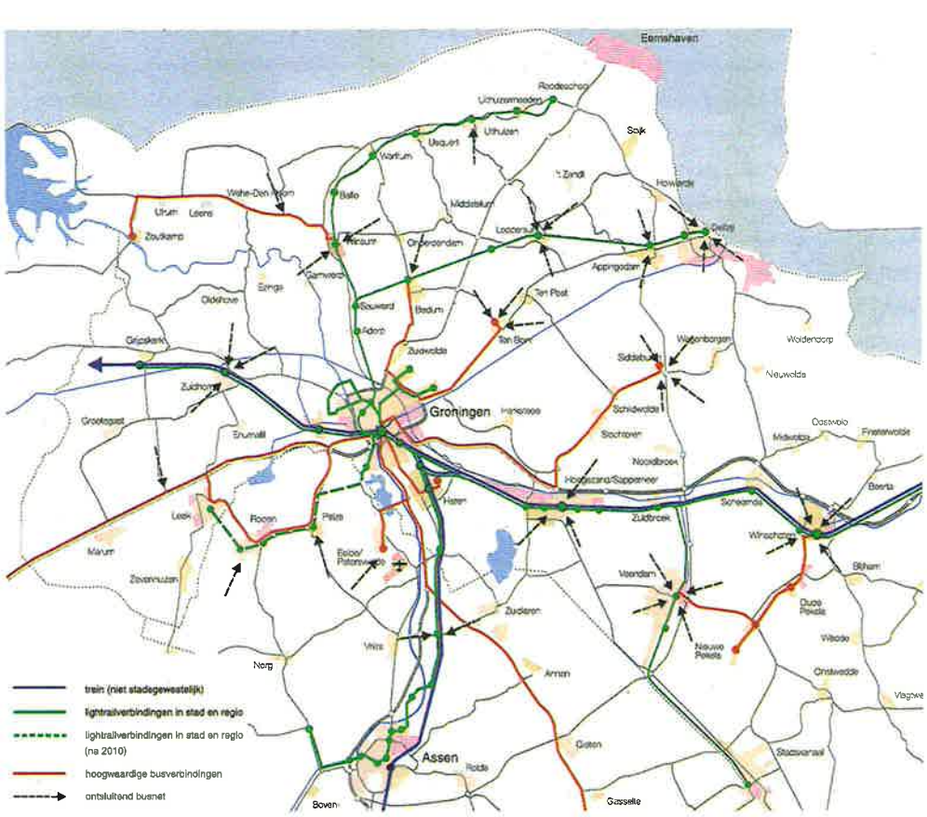
Voor de economische ontwikkeling van de regio Groningen-Assen is het essentieel dat de regio opgenomen blijft en wordt in nationale en internationale netwerken. Daarvoor is onder andere nodig de versnelde aanleg van de Zuiderzeespoorlijn (inclusief doortrekking naar Noord-Duitsland bij voorkeur in de vorm van een magneetbaan), verbetering van de A28, verdubbeling van de N33, aanpassing N34 en verbetering van vaarverbindingen.

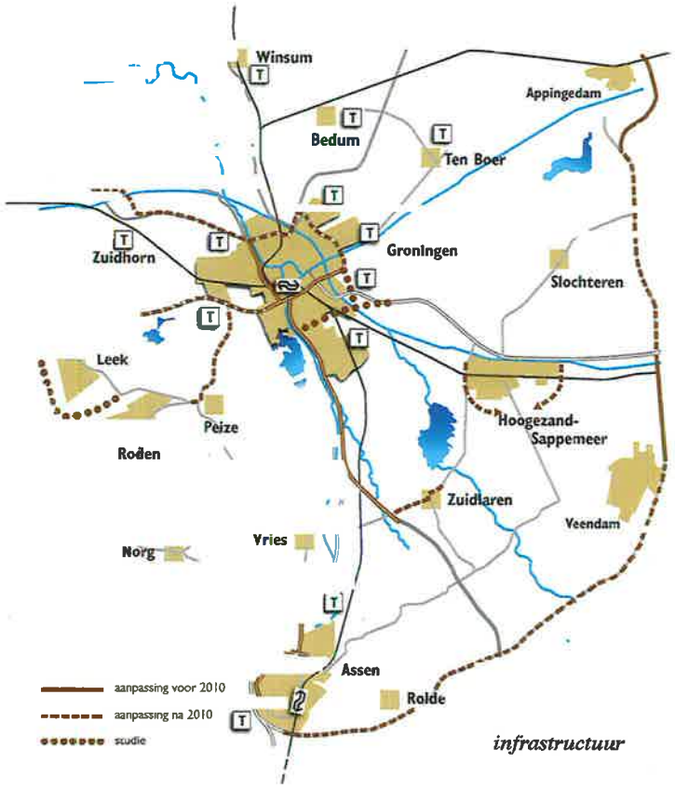
* **Locatiebeleid en bundeling.**

Wonen en werken worden gebundeld in de belangrijke stedelijke centra en langs beide hoofdtransportassen (A7 en A28), hetgeen goede mogelijkheden biedt voor het ontwikkelen van een hoogwaardig openbaar vervoer, bundelen van verkeersstromen, terugdringen van de groei van de automobiliteit, stimuleren van gebruik van de fiets en tijdige aanpassing van infrastructuur. Ook ontstaat een betere uitgangspositie voor nieuwe verkeersgeleidingssystemen.
Bundeling van verkeersstromen betekent tevens mindere belasting van het landelijk gebied.

* **Versterking openbaar en langzaam vervoer.**

De regio Groningen-Assen zal moeten beschikken over een hoogwaardig stadsgewestelijk openbaar vervoersysteem. (STOV). De ontwikkeling daarvan heeft hoge prioriteit.
In en tussen Groningen en Assen wordt in dat kader een lightrail-systeem ontwikkeld.
Voor de schragende functie van Roden en Leek is aansluiting daarop (lijn Zernike - Corpus den Hoorn) noodzakelijk. Er zal nader onderzoek worden verricht naar het tracé voor deze verbinding via de nieuw te ontwikkelen woonwijk Ter Borch en Peize. Daarbij zullen onder meer de haalbaarheid en de effecten op Eelder- en Peizermaden aan de orde komen.





infrastructuur

De hoofdstructuur wordt gevormd door A6/A7, A28, N33 en N34, het ringwegenstelsel van Groningen, een systeem van transferia en een netwerk van hoogwaardige openbaar vervoerlijnen (bus, trein, lightrail).

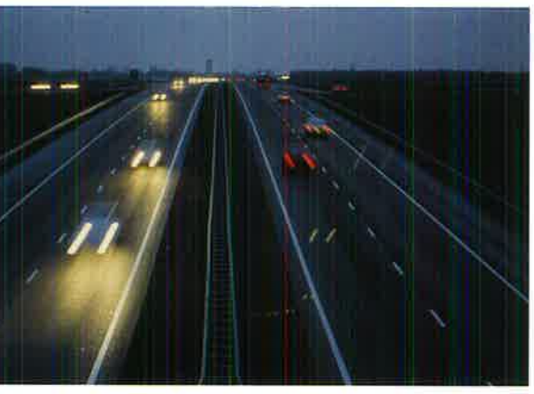
Voor de economische ontwikkeling en als element in een compleet infrastructuur pakket, blijft de luchthaven een rol van betekenis spelen. In het kader van de aanwijzingsprocedure Luchtvaartwet en wet RO in verband met de baanverlenging, worden de voorwaarden geformuleerd om de overlast voor de omgeving tegen te gaan.

Hoogezand-Sappemeer, Haren, Zuidhorn, Winsum en Bedum kunnen gebruik maken van het bestaande spoor. Verdubbeling van de trajecten Groningen-Grijpskerk en Groningen-Sauwerd en de inzet van light-rail materieel, dat met een hoge frequentie de verbindingen verzorgt is van groot belang. Nieuwbouw zal gesitueerd worden op fiets- en loopafstand van de halteplaatsen van het HOV.
Busverbindingen en andere vormen van kleinschalig openbaar vervoer blijven voor het landelijk gebied belangrijk.
In de stedelijke gebieden wordt de infrastructuur voor de fiets uitgebouwd, verbeterd en veiliger gemaakt.

* **Verbetering hoofdwegenstructuur.**

Ook de hoofdwegenstructuur zal aangepast moeten worden. Het betreft:

	voor 2010	na 2010
A28	De Punt - Groningen	
A7	Groningen, incl.eventueel zuidtangent	Leek - Groningen
N33	Veendam - Zuidbroek	Assen - Veendam - Delfzijl - Eemshaven





Voor een goede bereikbaarheid van de stadsranden (bedrijfsterreinen) staat de verbetering van de autoinfrastructuur centraal. Dit kan door aanpassing van de ringwegen en van de regionale aanvoerwegen. Ten aanzien van de bereikbaarheidsproblematiek van de stad Groningen gaat het in de eerste instantie om de aanpassing van de zuidelijke ringweg met het Euvelgunnetracé, inzet op openbaar vervoer, verkeersgeleidingsystemen, flankerend beleid en indien noodzakelijk de aanleg van een zuidtangent. Voor 2010 zullen diverse delen van de ringweg en verschillende toevoerwegen rond Groningen, waaronder de N355, Zuidhorn-Groningen, de N361, Winsum-Groningen en de N34, Zuidlaren-de Punt aangepast moeten worden. Hetzelfde geldt voor de verkeersstructuur in Hoogezand-Sappemeer en Assen. (wegvak Peeloo, Europaweg, Noord-zuidtraverse). Ten behoeve van de westelijke rondweg bij Leek, die in de toekomst nodig is voor de afwikkeling van het verkeer van en naar de A7, zal een planstudie worden uitgevoerd. Daaruit moet o.a. blijken om welk type verbinding het zal gaan, waar en wanneer die aangelegd moet worden. Daarnaast zijn er in onder meer Zuidlaren, Zuidhorn, Bedum, Winsum en Ten Boer ingrepen nodig om op lokaal niveau problemen op te lossen of te voorkomen.

Na 2010 zullen tevens overige delen van de ringweg, de interne hoofdstructuur van de stad Groningen, delen van de verkeersstructuur van Assen en de weg Roden-Peize-Hoogkerk worden aangepakt. Uitkomsten van de monitoring kunnen aanleiding geven om in de aangegeven fasering verandering aan te brengen.

* **Stimuleren goederenvervoer.**

Verbetering van de infrastructuur kan goederenvervoer stimuleren. Daarbij wordt een verschuiving van de weg naar spoor en water nagestreefd. Voor de stad Groningen ligt het accent op verschuiving naar de binnenvaart.
Duwvaart en meer containervervoer zal mogelijk zijn na aanpassing van het Van Starkenborghkanaal naar klasse Va (gereed 2015). Er is voorzien in de aanleg van een regionaal overslagcentrum voor weg-water overslag.

3.4. Een compleet voorzieningenpakket met allure.



Zonder sterke steden geen sterke regio. De stad Groningen is bekend over regio- en landsgrenzen heen. Favoriete studentenstad, ruim winkelaanbod in een historische binnenstad, Groninger Museum en Schouwburg, Kardinge, het Casino, de Martinihal, de stad trekt een breed publiek. Topvoorzieningen als Rijksuniversiteit, Academisch Ziekenhuis en Hanzehogeschool geven de stad een herkenbaar en erkend hoog niveau.
Assen vervult daarnaast met voorzieningen als het TT circuit, het Drents museum, het Verkeerspark een belangrijke regionale centrumfunctie. Tezamen vormen Groningen en Assen de stedelijke drager van de regio. Het voorzieningenaanbod van de overige kernen maakt het totale regionale pakket breed en compleet.

Een aantrekkelijk en compleet voorzieningenpakket met allure, dat is cruciaal voor een regio die mensen en bedrijven wil trekken en aan zich wil binden. Daarvoor zijn zowel goed functionerende stedelijke centra als verdere groei en afstemming van het regionaal voorzieningenaanbod noodzakelijk.

* **Versterking en afstemming van het voorzieningenaanbod.**
Waar mogelijk zal de regio versterkt moeten worden met nieuwe voorzieningen. Daarnaast wordt bevorderd dat het voorzieningenaanbod in de regio verscheiden en onderling aanvullend (complementair) is. Een goede afstemming voorkomt concurrentie die niet aan deze doelstelling bijdraagt.

Bij de locatiekeuze van nieuwe voorzieningen van regionaal of bovenregionaal niveau is versterking van de landsdeel functie van de stad Groningen en de regionale functie van Assen uitgangspunt.
De schragende kernen (Roden/Leek en Hoogezand-Sappemeer) stemmen hun voorzieningenpakket af op een lokale en beperkt regionale markt. De schakelkernen Zuidhorn, Winsum, Bedum en Ten Boer ontwikkelen een verzorgingsstructuur voor de bevolking van de kern en het omliggende landelijk gebied. Zuidlaren, Slochteren, Haren, Norg, Vries, Eelde/Paterswolde en Peize ontwikkelen een voorzieningenaanbod voor met name de lokale behoefte.
In de gehele regio is uitgangspunt dat de voorzieningen goed bereikbaar moeten zijn met auto, openbaar vervoer en fiets.



* **Detailhandel.**
In de detailhandel ontstaan nieuwe formules, waarbij het verschil tussen groothandel en detailhandel wegvalt. Grootschalige detailhandelsvestigingen met een breed assortiment (GDV) worden bij voorkeur tegen het centrum van de stad Groningen aan (Westerhaven, Sontweg) ontwikkeld. Voor perifere detailhandel met een beperkter assortiment (PDV) wordt aansluiting gezocht bij bestaande locaties bij Groningen, Assen, Leek, Roden en Hoogezand-Sappemeer.
In de overige kernen wordt de ontwikkeling van winkelvoorzieningen afgestemd op de kern zelf en het omliggende landelijk gebied. Voor het aanbod van niet-dagelijkse goederen is een zekere bundeling in de steden gewenst.





* **Zorgvoorzieningen. concentratie**

Het belang van een goed aanbod van zorgvoorzieningen zal, mede door de vergrijzing, toenemen. Verzorgingshuizen en verpleegtehuizen zullen zo dicht mogelijk bij de mensen, dus verspreid over de kernen in de regio, behouden en ontwikkeld moeten worden. De hoofdkernen van de schakelgemeenten hebben, bijvoorbeeld wat dat betreft een duidelijke functie. Het Academisch Ziekenhuis en het Martini Ziekenhuis in Groningen, het Wilhelmina Ziekenhuis, het A.P.Z. en Van Boeijenoord in Assen, het revalidatiecentrum Beatrixoord in Haren, de zorginstelling voor geestelijk gehandicapten De Zijlen in Leek en het psychiatrisch ziekenhuis Dennenoord in Zuidlaren hebben voor het Noorden, respectievelijk de regio een essentiële landsdelige functie. Behoud en versterking van de gedeconcentreerde instellingen op het vlak van maatschappelijke zorg in de hoofdkernen is van groot belang.

* **Aantrekkelijke centra.**

Als brandpunten van het voorzieningenaanbod moeten binnensteden en stedelijke centra vitaal blijven. De economische, sociale, recreatieve en toeristische functie is van grote waarde voor de regio. Daarom zal de ontwikkeling van de binnensteden en stationsgebieden van Groningen en Assen krachtig worden voortgezet.

Herstructurering en upgrading van het centrum van Hoogezand-Sappemeer versterkt de schragende functie.

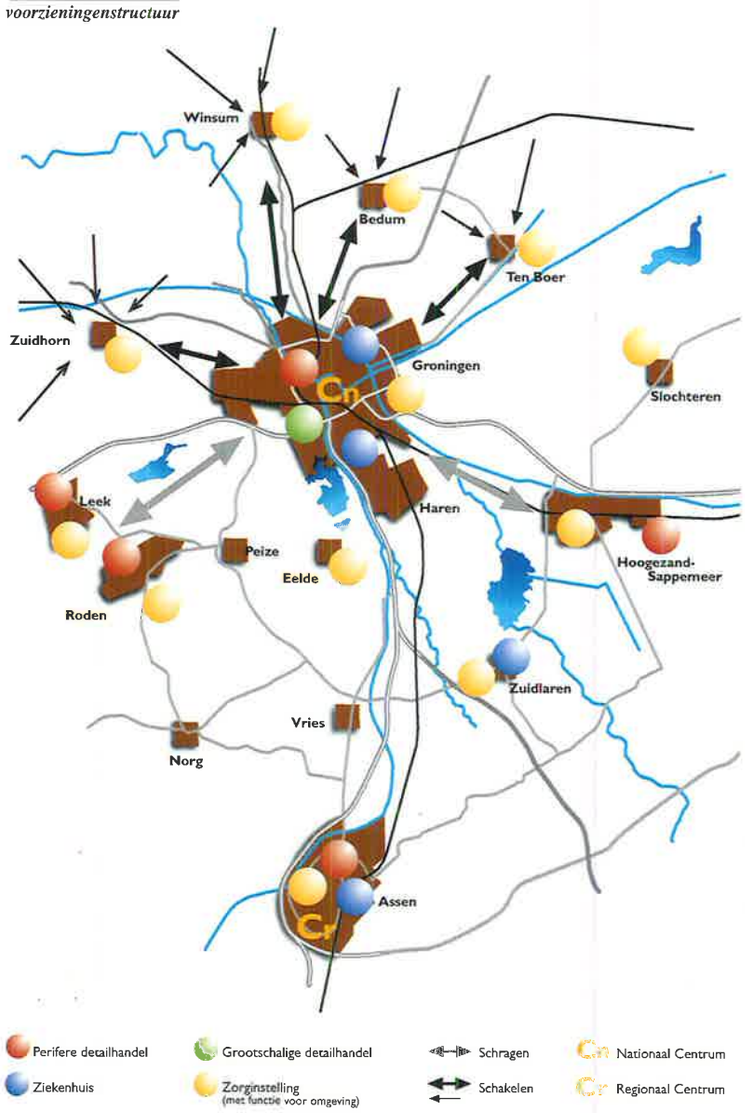
Revitalisering en modernisering moeten de kernen Zuidhorn, Ten Boer, Bedum en Winsum aantrekkelijker maken voor winkelend publiek uit het dorp en omgeving.

Voor alle centra geldt de noodzaak van goede bereikbaarheid. Daarvoor zullen maatregelen genomen worden met betrekking tot infrastructuur, openbaar vervoer en parkeren.

* **Rol regionale samenwerking.**

De individuele partners werken aan de versterking van het voorzieningenpakket volgens de hier geformuleerde uitgangspunten. Bij bijzondere ontwikkelingen, zoals vestiging en/of verplaatsing van regionale voorzieningen, vindt overleg plaats in regionaal verband.

voorzieningenstructuur



3.5. Ruimte voor de landbouw.

De regio Groningen-Assen is een economisch kerngebied, een concentratiegebied van bevolking, werkgelegenheid en voorzieningen. Maar het gezicht van het gebied wordt evenzeer bepaald door de landbouw. Niet alleen is de landbouw de grootste grondgebruiker (70%) en een belangrijke economische factor, ook is de landbouw drager van aansprekende en eeuwenoude cultuurlandschappen. Behoud van het landschap en mogelijkheden voor een goed functionerende landbouw zullen hand in hand moeten gaan.

Veranderende marktomstandigheden, kritischer consumenten, maatschappelijke wensen en wijzigingen in o.m. het Europees landbouwbeleid stellen de landbouw voor nieuwe opgaven. In de regio Groningen-Assen zal versterking van de samenwerking tussen landbouw en waterbeheer, landbouw en natuur en landbouw en wonen kunnen bijdragen aan een goed perspectief voor de landbouw. Daarbij is naast gangbare landbouw ook plaats voor kleinschalige landbouw met een natuurfunctie.

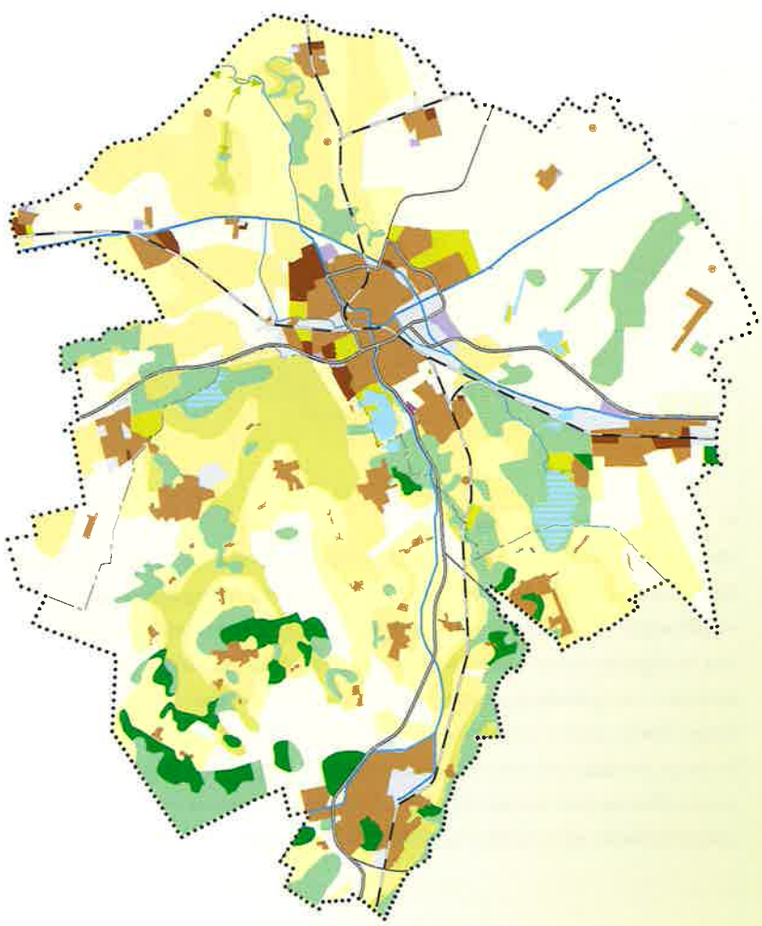
Vooral op nationaal, noordelijk en provinciaal niveau zullen overheden actief kunnen bijdragen aan perspectief voor de landbouw. De regiovisie kiest voor het tegengaan van versnippering van het landelijk gebied en instandhouden van goede landbouw gebieden. De ontwikkelingsmogelijkheden voor de landbouw in de regio Groningen-Assen worden aangegeven in de provinciale omgevingsplannen.

Voor de regionale ontwikkeling zijn de volgende koersen uitgangspunt:

* Noordelijk Weidegebied: versterken van melkveehouderij (Middag-Humsterland: in samenhang met natuur en landschap; oostelijk deel: via schaalvergroting) en ontwikkelen van beheers- en reservaatsgebieden langs het Reitdiep.
* Midden-Groningen: schaalvergroting voor melkveehouderij en akkerbouw, realiseren natuurontwikkelingsproject Midden-Groningen, inplaatsen melkveehouderij vanuit noordelijke ecologische hoofdstructuur en ontwikkelen van glastuinbouw (Sappemeer), boomkwekerijen en fruitteelt.
* Het Hogeland met kansen voor moderne marktgerichte akkerbouw en technologische vernieuwing.
* Veenkoloniën: bedrijfsvergroting in de akkerbouw en tegengaan van ongewenste ontwikkeling intensieve veehouderij (imago, woonklimaat)
* Randen Drents Plateau: extensiveren bedrijfsvoering en inschakelen landbouw bij natuurbeheer, ontwikkelen nieuwe vormen van agrarisch natuurbeheer, ontwikkelen belangrijke natuurwaarden.
* Gebied tussen Groningen en Assen en het Westerkwartier: in stand houden van verscheidenheid aan bedrijfsvormen en stimuleren van veehouderij binnen bestaande landschap, eventueel met verbreding.



Nationaal en noordelijk zetten overheden en landbouwsector in op:
- grootschaliger marktgerichte en duurzame produktie in de landbouwhoofdstructuur
- inpassing daarvan in de bestaande landschappelijke structuur
- bevorderen van het samengaan van landbouw en natuur, inschakelen van landbouw bij natuurbeheer en ontwikkelen van nieuwe vormen van agrarisch natuurbeheer
- bieden van ontwikkelingsmogelijkheden aan landbouw onder stedelijke invloedssfeer door combinaties met wonen, bos, recreatie.



landelijk gebied

3.6. Prachtige natuur, een afwisselend landschap en schoon water.



Het landelijk gebied van de regio Groningen-Assen heeft 'schoonheid' in tal van opzichten: prachtige natuur, oorspronkelijke landschappen, schoon water, nog gave dorpen. De aantrekkelijkheid van de regio wordt ook in hoge mate door deze landschappelijke kwaliteiten bepaald.
Gelegen op de overgang van het relatief hoge Drents Plateau naar het lagere Groninger zeekleigebied en doorsneden door beken en diepen is de landschappelijke verscheidenheid groot. De cultuurhistorische structuren zijn duidelijk herkenbaar.

Behoud en versterking van die landschappelijke schoonheid is noodzakelijk omdat het een aantrekkelijke stedelijke ontwikkeling ondersteunt. Juist deze gecombineerde ontwikkeling van stedelijkheid en landelijkheid geeft het gebied een kwaliteit die elders in Nederland steeds schaarser wordt. Ook biedt dat mogelijkheden voor agrarische- en recreatieondernemers om er een inkomen te verwerven.
Niet in de laatste plaats zijn behoud en versterking nodig vanwege het belang van regionale identiteit en de intrinsieke waarde van de natuur.

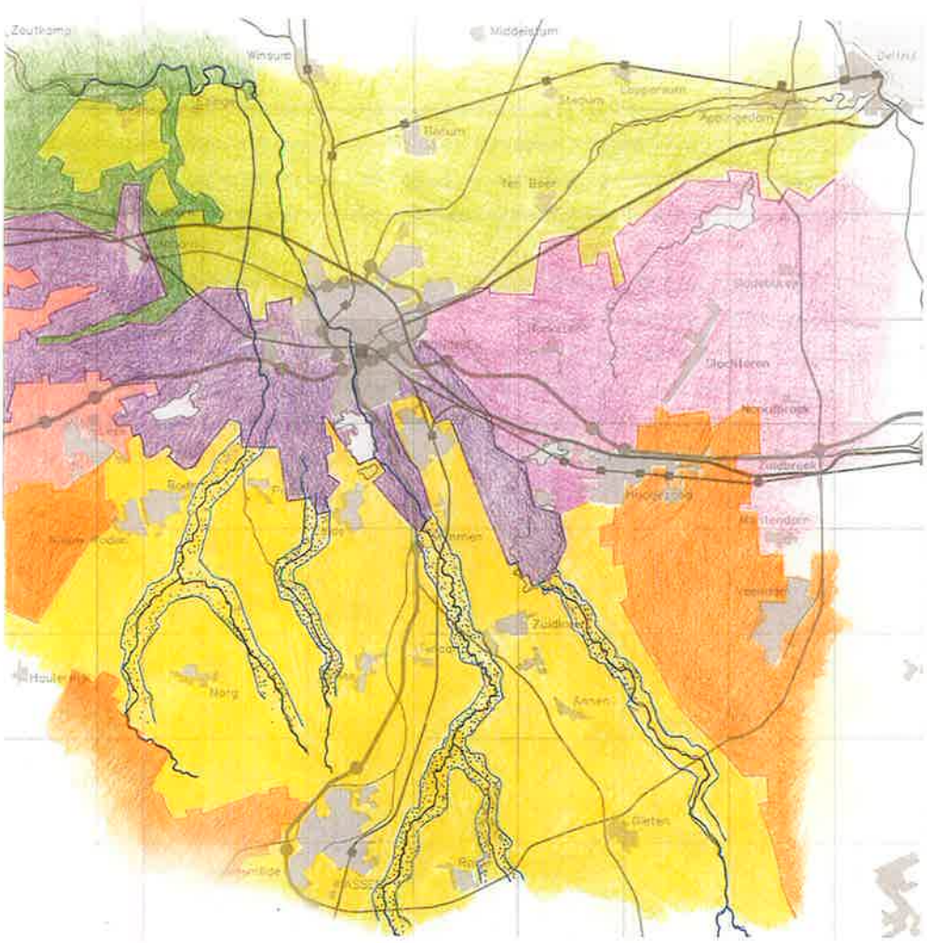
De regiopartners willen werken aan een samenhangende ontwikkeling van het landelijk gebied, waarbij water, natuur, landschap en cultuurhistorie samengaan.

kleigebied
- dijkenlandschap
- wierdenlandschap

overgangsgebied
- zandruggenlandschap
- laagveenlandschap
- overgang zandlandschap naar veenlandschap

zandgebied
- dekzandlandschap
- beekdallandschap
- veenkoloniaal landschap

landschapsbeeld





* **Water en watersystemen.**
Voor de regiovisie is uitgangspunt omgaan met, in plaats van strijden tegen het water.
Bij de uitbreidingsplannen van steden en dorpen zal vormgegeven worden aan duurzaam stedelijk waterbeheer (bijvoorbeeld in Groningen-West, in Eelderwolde en in Hoogezand-Sappemeer-Zuid).
Het bondgenootschap tussen waterwinning en natuurontwikkeling wordt verder ontwikkeld. Bij het toewijzen van gebiedseigen water in vooral het Drentse deel zullen natuur en waterwinning voorrang krijgen boven wonen en 'open water' voor recreatie.
In droge perioden zal met de aanvoer van gebiedsvreemd boezemwater het waterpeil in Groninger woonwijken op peil worden gehouden. Daarmee kan tevens ongewenste daling van de waterstand in recreatieplassen en in landbouwgebieden worden voorkomen.

Het gebied van de Drentse Aa staat symbool voor de kwaliteiten van de regio Groningen-Assen. In dit nationaal en internationaal vermaarde, nog gave beekdal staan natuurontwikkeling en winning van oppervlaktewater voorop. De negatieve effecten van bestaande grondwaterwinningen in de midden- en bovenloop (bij Assen) worden beperkt. Infiltratie van regenwater in de bovenloop wordt gestimuleerd om de voeding van de kwelgebieden en de basisafvoer van de beek te vergroten. Nagegaan zal worden in hoeverre koppeling van het stroomgebied van de Drentse Aa met dat van het Eelderdiep haalbaar is en meerwaarde oplevert.



In het watersysteem van Peizer en Eelderdiep is natuur richtinggevend, met name voor het gebied ten zuiden van de A7.
Ook hier is in de bovenloop meer infiltratie nodig. Koppeling van het Fochteloërveen aan dit watersysteem zal de waterkwaliteit verbeteren en de basisafvoer van de beek vergroten. Vernatting is gewenst om o.a. de effecten van de grondwaterwinning bij Nietap te compenseren. Directe oppervlaktewaterwinning is hier niet aan de orde.
Water is belangrijk bij de ontwikkeling van een ecologische verbindingszone tussen Peizerdiep en Reitdiep langs het Aduarderdiep.
De Eelder- en Peizermaden zijn geschikt voor de ontwikkeling van recreatie en toerisme, o.m. door de aanleg van wandel- en fietsroutes en recreatieve vaarroutes.

In het beekdal van de Hunze en het Drents Diep staat een duurzame combinatie van natuurontwikkeling en waterwinning voorop. Belangrijk daarvoor is inundatie door en infiltratie van oppervlaktewater ten noorden van het Zuidlaardermeer. De nadruk ligt op natuur, gekoppeld aan schoon, kalkrijk oppervlaktewater. Plaatselijk is de ontwikkeling van kwel afhankelijke vegetaties mogelijk.
Ten zuiden van Zuidlaardermeer wordt gestreefd naar een situatie waarbij in droge tijden meer water kan worden vastgehouden.
Voor de nieuwe woon-, water- en recreatieplannen bij Hoogezand-Sappemeer en het recreatie- en natuurgebied Zuidlaardermeer wordt meer aanvoer van gebiedseigen water nagestreefd. In droge perioden blijft echter aanvoer van boezemwater noodzakelijk.
In de polders rond Groningen wordt het gebiedseigen water in Harkstede en Slochteren met voorrang toegewezen aan de natuur en daarna de landbouw. Nieuwe zandwinplassen zullen dienen als bronnen voor stedelijk water en decor voor wonen en recreatie.

* **Natuur.**

Behoud, herstel en ontwikkeling van natuurwaarden is uitgangspunt. Realisering van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) heeft een hoge prioriteit. Dat geldt voor zowel de kerngebieden als de verbindingszones.



In de beekdalen wordt de ontwikkeling van graslanden voorgestaan (weide- en moerasvogels, kenmerkende vegetaties). Op enkele plaatsen langs het Peizerdiep en de Drentse Aa wordt gestreefd naar parklandschappen, met een mozaïek van bossen, struwelen en graslanden. Voor de benedenloop van Peizerdiep en de Eelder- en Peizermaden wordt gestreefd naar een natuurgebied waarin menselijk ingrijpen vrijwel achterwege blijft.
Op de hogere gronden zijn halfnatuurlijke en multifunctionele bossen, alsmede heiden, vennen en waardevolle essen belangrijk.
Rond het Leekstermeer staat verdere ontwikkeling centraal van graslanden en vloedmoerassen voor ganzen, weidevogels en specifieke vegetatie. Ook de EHS bij Sauwerd en bij Middag-Humsterland is van belang.
In Midden-Groningen is rond de Slochter- en Scharmer Ae sprake van veenmoeras ontwikkeling, afgewisseld door bossen, struwelen, graslanden en open water.



* **Landschap en cultuurhistorie.**

De grote verscheidenheid aan herkenbare en gewaardeerde landschappen draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de regio. Gave landschappen zullen dan ook worden behouden en beschermd. Dat geldt ook voor cultuurhistorische structuren die nog intact zijn gebleven. Waar mogelijk zal gewerkt worden aan herstel.









3.7. Toekomst voor recreatie en toerisme.

De regio Groningen-Assen heeft recreanten en toeristen zeer veel te bieden. Stedelijk toerisme, plattelandsrecreatie of juist de combinatie: De regio Groningen-Assen heeft het allemaal.

Goede wijn behoeft geen krans. De intieme historische binnenstad van Groningen met markt en winkels, de schouwburgen, cultuurcentra en theaters, de stadsparken, Kardinge, het uitgaansleven, de evenementen van 'A star is born' tot 'Noorderzon': het bruisende karakter van de stad Groningen is heinde en ver bekend.

En rond de stad, als parels aan een toeristisch-recreatief en cultuurhistorisch snoer, de Hortus in Haren, landgoed Nienoord in Leek, de Fraeylemaborg in Slochteren, het museum De Buitenplaats in Eelde, het Drents museum in Assen. Slechts een greep uit een veel bredere selectie.

Het Drentse Landschap geniet nationale faam en het netwerk van fiets- en wandelpaden wordt intensief gebruikt. Waar in delen van Noord-Drenthe de recreatiedruk hier en daar te sterk oploopt, ligt op een steenworp afstand het Groninger landelijk gebied met rust en ruimte in overvloed. Een betere ontsluiting (fietspaden, kanoroutes) zorgt er voor dat dit gebied zich ontwikkelt tot een complementair toeristisch en recreatief gebied voor andere doelgroepen. Nieuwe natuurontwikkeling en toenemende belangstelling voor cultuurhistorisch erfgoed vergroten de ontwikkelingsmogelijkheden van de recreatieve sector.
De meren completeren het toeristisch-recreatieve profiel van de regio: Leekstermeer, Paterswoldsemeer en Zuidlaardermeer kennen elk een eigen combinatie van natuurontwikkeling en recreatieve mogelijkheden.

Verdere ontwikkeling van recreatie en toerisme draagt direct en indirect bij aan de regionale economie en het vergroot de aantrekkelijkheid van het gebied als woon- en werkomgeving.

De regionale ontwikkelingsstrategie voor recreatie en toerisme krijgt vorm langs de volgende sporen:

*** Versterking stedelijk toerisme en recreatie.**

In de steden zullen de voorzieningen moeten blijven inspelen op (veranderende) consumentenwensen. De trekkers zullen in stand gehouden en versterkt moeten worden, mede in relatie met het omringende gebied. Zo zal voor Groningen stedelijk en cultureel toerisme verder worden ontwikkeld. Voor Assen ligt de nadruk op sportieve recreatie, met een belangrijk rol voor het TT-circuit.
Voor beide steden is een goede hoofdinfrastructuur voor langzaam verkeer belangrijk. Nieuwe verbindingen met het buitengebied zijn onderdeel van de inrichting van de stedelijke randzones. Voor de stad Groningen zijn aanknopingspunten voor 'groene' verbindingen het stadsgewestpark Noorddijk, het Reitdiep, Hoornsemeer/Paterswoldsemeer en het Stadspark. In westelijke en oostelijke richting zullen nieuwe verbindingen ontwikkeld moeten worden. Voor Assen zijn de aanknopingspunten het Asser Bos, het Witterveld, de Baggelhuizenplas, het Bos-Golfgebied aan de noordwestzijde en het Drentse Aagebied. In dat kader is de ontwikkeling van een bosrijk uitloop gebied ten noordwesten van Assen een interessante optie. In de regio, onder meer bij Assen en Groningen/Bedum is de ontwikkeling van nieuwe golfterreinen wenselijk.

*** Geleiding bij hoge druk.**

Het Drentse Aa gebied is trekpleister voor dagtoeristen, maar is ook kwetsbaar. Om de kwaliteiten te behouden zal via een aanpak als dat van een Nationaal Landschapspark de versnippering en teveel gemotoriseerd verkeer worden tegengegaan, terwijl toegankelijkheid op een verantwoorde manier gewaarborgd wordt.
In Noord-Drenthe zal de recreatieve druk in goede banen geleid worden. In beeld zijn recreatietransferia en aanvullende maatregelen aan de flanken van het gebied Groningen-Assen-Norg, zoals ontwikkeling van recreatie in het Hunzedal en Gorecht.

*** Ontsluiting landelijk gebied.**

Recreatief medegebruik van natuur- en landbouwgebieden wordt gestimuleerd. Daarmee ontstaan ook meer mogelijkheden voor de landbouw om op recreatie in te spelen. Een uitgebreid, goed bewegwijzerd netwerk van fiets- en wandelpaden moet gebieden ontsluiten en voorzieningen verbinden en bereikbaar maken. Waar nodig worden hinder en overlast vermeden door gebieden verkeersluw te maken, bijvoorbeeld tussen Assen en Groningen.

Gestreefd wordt naar fietsroutes, vaak in de vorm van circuits langs attractiepunten, dwars door het landelijk gebied. In het spoor van fiets- en wandelcircuits worden ook paardrijroutes ontwikkeld.
De schakelgemeenten dragen als een soort tussenstations zorg voor de verbinding van recreatieve routes naar meer noordelijk gelegen gebieden en het Lauwersmeergebied.







* **Ontwikkeling waterrecreatie.**

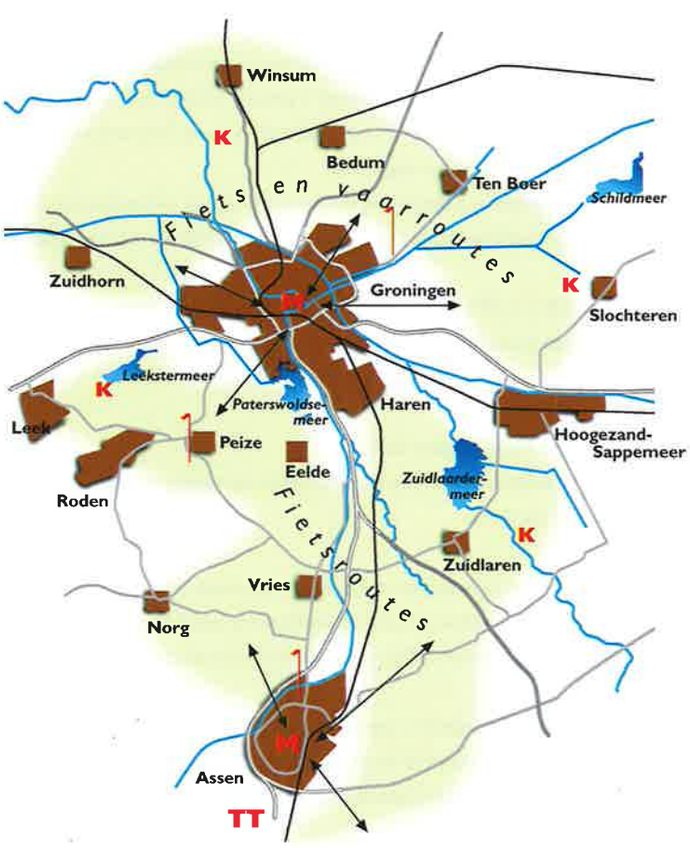
Groningen en Drenthe bieden de watersporter steeds meer en uitstekende mogelijkheden.
Voor de grotere vaarrecreatie (veelal motorboten) zijn reeds goede circuits en verbindingen met Duitsland, Waddenzee en Friesland aanwezig. In aanvulling daarop kunnen beken en kanalen beter worden benut om te voorzien in attractieve routes voor de kleine recreatievaart (kano's, fluisterboten).
Op beide fronten voorziet de regiovisie in uitbreiding van routes en aanleg faciliteiten in steden en dorpen.
De mogelijkheden zijn in het noordelijk deel van het regiogebied het grootst. Toch biedt ook Noord-Drenthe nieuwe mogelijkheden. Basis daarvoor is het stelsel van vaarverbindingen met het Paterswoldsemeer, het Zuidlaardermeer en een nieuw aan te leggen meer ten zuiden van Hoogezand-Sappemeer. Aansluiting van het Zuidlaardermeer, via het nieuwe meer op een vaarroute Hoogezand-Sappemeer op het Oostgroninger vaarcircuit en naar Bareveld is van belang.
Nagegaan wordt in hoeverre een vaarverbinding tussen het Paterswoldsemeer en het Hoendiep aan de westzijde van Groningen gerealiseerd kan worden.

* **Ontwikkeling verblijfsrecreatie.**

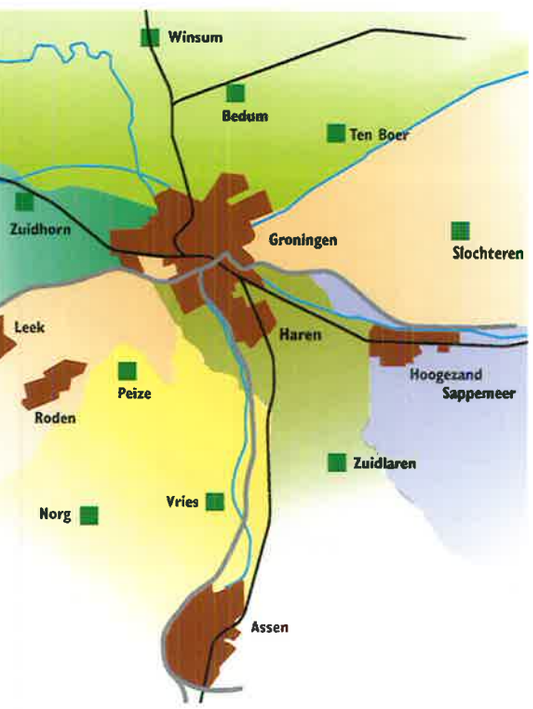
Stilstand is achteruitgang. Daarom zal allereerst kwaliteitsverbetering van het bestaande verblijfsrecreatieve aanbod aan de orde moeten zijn. Dat is nodig om als regio te kunnen blijven concurreren met andere gebieden.
Nieuwe voorzieningen voor de verblijfsrecreatie, zoals campings en recreatiewoningen, kunnen worden ontwikkeld buiten het stroomgebied van de Drentse Aa, de Hondsrug en overige kwetsbare en waardevolle natuurgebieden en landschappen. Daarbij zal zoveel mogelijk aansluiting gevonden moeten worden bij bestaande kernen en gaat de voorkeur uit naar het benutten van cultuurhistorisch interessante gebouwen en zal rekening moeten worden gehouden met de 'recreatieve draagkracht' van het gebied.

* **Samen sterk.**

Een goede recreatief-toeristische ontwikkeling vraagt gemeenschappelijke marketing en promotie. Verregaande samenwerking en mogelijke fusies tussen VVV's, ondernemers en overheden zal kunnen leiden tot een zo breed mogelijk aanbod en een keur aan arrangementen.



4. Deelgebieden met een eigen karakter



De regio Groningen-Assen wil zich ontwikkelen tot een woon-, werk- en recreatiegebied van nationale betekenis. De grote verscheidenheid in het gebied is daarbij één van de sterke troeven. Die verscheidenheid zal daarom gehandhaafd en zelfs qua kwaliteit versterkt moeten worden.

In het voorgaande hoofdstuk stonden de verschillende netwerken in hun regionale samenhang centraal. In dit hoofdstuk ligt de nadruk op de deelgebieden en de lagere termijn.
Een regio met verscheidenheid kent deelgebieden met geheel eigen karakters en onderscheidende mogelijkheden om bij te dragen aan de ambitie van de regio als geheel. Op basis van landschap, cultuurhistorisch patroon en toekomstige opgave zijn negen deelgebieden onderscheiden.
De steden Groningen en Assen worden als aparte deelgebieden behandeld, omdat hier naast de relatie stad-land ook zeer specifieke stedelijke ontwikkelingsopgaven aan de orde zijn.
Tevens wordt apart aandacht besteed aan de wijze waarop de vier schakelgemeenten inhoud kunnen geven aan hun schakelfunctie.
De gemeenten hebben door middel van ontwerpstudies de betekenis van de regiovisie voor hun eigen grondgebied verkend.

Per deelgebied volgt na een beschrijving van de huidige situatie eerst de ontwikkelingskoers en daarna een samenvatting van de opgave. De beschrijving van de koersen voor de gebieden en de ontwerpstudies moeten gezien worden als mogelijke richtingen voor de toekomstige ontwikkeling.
Uitwerking in stedenbouwkundige plannen en bestemmingsplannen (gemeenten) of in beheersplannen (waterschappen) zal een volgende stap zijn.

4.1. Reitdiep en het Groninger kleigebied.

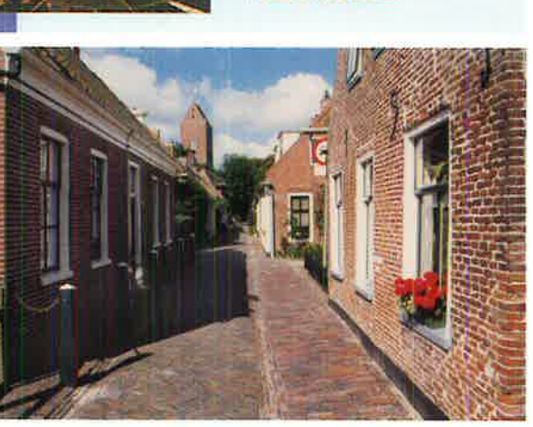
Beschrijving.
Aan de noordzijde van het regiogebied domineert de grootschalige landbouw. Hier is de overgang naar het Wadden kustgebied zichtbaar in de weidsheid, de wierden en de belommerde wierdendorpen. Door het gebied meandert het Reitdiep, omgeven door een stelsel van oude dijken.
De landschappelijke en cultuurhistorische waarde van het gebied is groot. Middag-Humsterland is daar een voorbeeld van; om landbouw te kunnen combineren met behoud van een internationaal unieke verkavelingsstructuur is een apart landinrichtingsplan opgesteld.
In het gehele gebied is de afgelopen decennia geïnvesteerd in kavelverbetering, gebiedsontsluiting en verbetering van recreatieve toegankelijkheid. De fietspaden en vaarroutes worden in toenemende mate ontdekt en gewaardeerd.
Het gebied is relatief dunbevolkt. Zuidhorn, Winsum, Bedum en Ten Boer zijn de grootste kernen en dragen het voorzieningenniveau van het gebied. Hier concentreren zich ook de economische activiteiten buiten de landbouwsector.



De koers: Wierden aan de rivier en in het open land.
De koers steunt op ontwikkeling van de landbouw en op handhaving en benutting van bestaande kwaliteiten voor bijvoorbeeld recreatie en toerisme.

Aan de noordoostzijde ligt de nadruk op het optimaliseren van externe produktiefactoren voor grootschalige landbouw, eventueel via kavelruil, bedrijfsvergroting en verbeterde ontsluiting. Ten westen van de Reitdiepzone is landbouw in samenhang met landschappelijk waardevolle structuren mogelijk.

In Middag-Humsterland en delen van de Reitdiepzone wordt natte natuurontwikkeling verder gestimuleerd. Extra kwaliteiten worden ontwikkeld door te voorzien in waterverbindingen in noord-zuidrichting en het scheiden van gebiedseigen en gebiedsvreemde watersystemen.





De recreatieve mogelijkheden van deze gebieden (zoals Koningslaagte) kunnen aanzienlijk beter worden benut door een betere ontsluiting voor m.n. fiets- en vaarrecreatie en door bijzondere elementen recreatief te benutten. Vooral Garnwerd en Winsum, maar ook de nieuwe wijk Reitdiep aan de noordzijde van Groningen, kunnen hier van profiteren. Leidend daarbij zijn de verdere ontwikkeling van waterrecreatie op en langs het Reitdiep en de Groninger maren, aangevuld met recreatieve en educatieve voorzieningen die inspelen op de cultuurhistorische en natuurlijke waarden.

De schakelfunctie vraagt concentratie van voorzieningen en woningbouw in de hoofdkernen, waarbij bijzondere aandacht moet worden besteed aan verbetering van de kwaliteit van de voorzieningen. Het inwoneraantal in de schakelkernen moet minimaal op peil blijven.
Voor de beperkte uitbreiding van de kernen is handhaving van het huidige, open wierdenlandschap uitgangspunt: geconcentreerd als 'wierde' in het open landschap (Bedum, Ten Boer, noordrand Stad) of als wierde aan de rivier (Winsum, Reitdiep). De scheiding tussen bebouwing en open landschap zal duidelijk moeten zijn. De willekeurige ontwikkeling van bebouwing in het landelijk gebied wordt tegengegaan. Wat betreft stedenbouw en architectuur kan worden gedacht aan stoere bebouwing, weinig opsmuk, verwijzing naar oorspronkelijke bouwvormen en materialen, zuinig met grond en oriëntatie op elkaar. De woningbouw richt zich vooral op midden- en lagere inkomens. Tot 2010 zullen er in Bedum, Winsum, Ten Boer en Zuidhorn tezamen ca. 1260 woningen (exclusief herstructurering)gebouwd worden.

De verbindingen met de stad Groningen zijn wezenlijk om de schakelfunctie goed te kunnen vervullen. Daarvoor is verbetering van het ringwegenstelsel rond en aanvoerwegen naar Groningen van groot belang, naast behoud en verbetering van de spoorlijnen (light-rail) en busverbindingen en het voorzien in goede overstapmogelijkheden.

De opgave.
De opgave voor het deelgebied 'Reitdiep en het Groninger Kleigebied' betekent werken aan:

* Ruimte voor grootschalige landbouw in het noordoostelijk deel.
* Ontwikkelen van landbouw in relatie met de identiteit van het gebied.
* Ontwikkelen van landbouwbeheersgebied, nieuwe natuur (realisatie EHS) en watergerichte verblijfsrecreatie in de Reitdiepzone.
* Versterken waardevolle cultuurhistorische en landschappelijke structuren (wierden, bruggen en kavelpatronen).
* Verbeteren van de mogelijkheden voor dagrecreatie o.a. door het realiseren van vaarroutes en fietsverbindingen.
* Concentreren van voorzieningen in de schakelkernen, betere benutting van marktmogelijkheden en verbeteren van de kwaliteit.
* De bouw van ca. 1260 woningen in de schakelgemeenten tot 2010.
* Verbeteren van de spoor- en busverbinding (light-rail), aanleg van transferia.

4.2. Slochteren, Groningen-Oost.



Beschrijving.
Tussen Eemskanaal en Winschoterdiep ligt het laaggelegen Duurswold. Op een hoger gelegen zandrug slingert het bebouwingslint van Slochteren zich door het gebied.

Het langgerekte, gebogen cultuurlint van Harkstede en Slochteren is het meest prominente landschappelijke en cultuurhistorische element in dit gebied. Door het daarmee samenhangende verkavelingspatroon ontstaat ten noorden van het lint een grote gebogen ruimte, als overgang naar een meer grootschalig gebied.
Daar vormen de restanten van Scharmer en Slochter Ae de kern van het natuurontwikkelingsproject 'Midden-Groningen', dat uiteindelijk Zuidlaardermeer en Schildmeer zal verbinden. Zo ontstaat ten noorden van het bebouwingslint een nieuw 'natuurlint'. De plannen voor de natuurontwikkeling spelen in op het feit dat de landbouw hier en daar geen grote perspectieven meer heeft.





Vooral in het zuidwestelijk deel van het gebied, tegen de rand van de stad Groningen, zijn produktiebossen aangeplant. Daar ook liggen zandwinplassen met een gedeeltelijk recreatieve functie. De recreatieve betekenis van het gebied voor de stad Groningen is nu nog beperkt, mede vanwege de beperkte aanwezigheid van fietsroutes.

De koers: Ontwikkelen en voorsorteren.

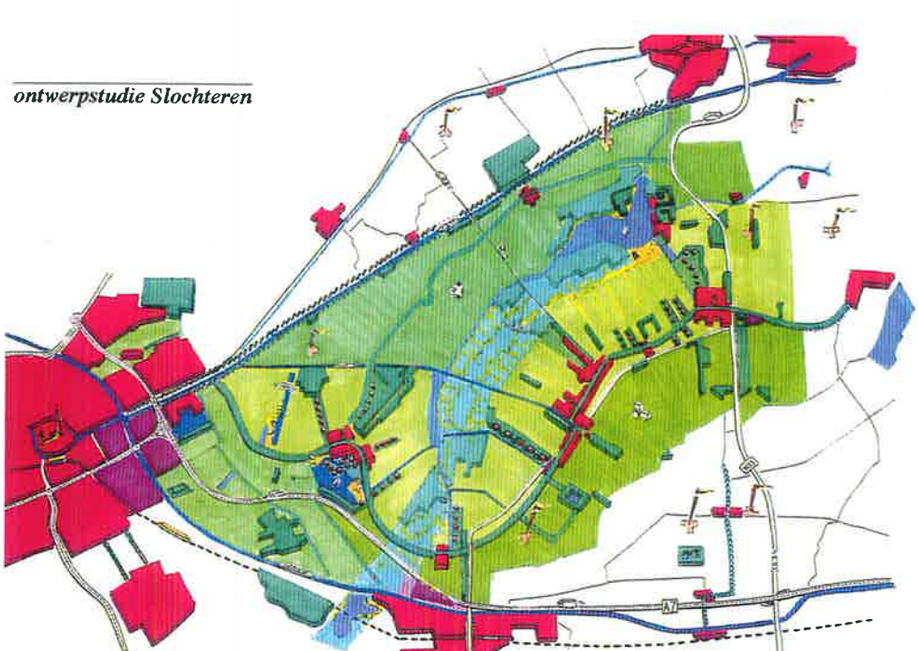
Centraal in de koers voor het gebied staat een omvangrijke functieverandering, aansluitend op de ingezette natuurontwikkeling. Het 'voorsorteren' houdt in het creëren van een landschap met bos, water en natuur. Met een aantrekkelijke omgeving en een verbeterd imago ontstaan ontwikkelingsmogelijkheden voor wonen, werken en recreatie.

De grootschalige natuurontwikkeling is de eerste en essentiële stap voor de kwaliteitssprong. Het zorgt voor een groen karakter, gevarieerde natuur en mogelijkheden voor recreatie. Gewerkt moet worden aan verbetering van de kwaliteit van het verblijfsrecreatieve aanbod en de recreatieve infrastructuur.
De landbouwfunctie in en rond het natuurontwikkelingsgebied zal zich in meer of mindere mate moeten aanpassen aan de nieuwe koers, door bijvoorbeeld andere productievormen. In andere delen, ten zuiden van het Eemskanaal en ten zuidoosten van het bebouwingslint, worden optimale landbouwkundige omstandigheden nagestreefd met het accent op melk- en rundveehouderij, respectievelijk grootschalige akkerbouw. Inplaatsing van agrarische bedrijven vanuit het natuurontwikkelingsgebied en Noord Drenthe behoort tot de mogelijkheden.

Vanuit het cultuurlint kan aan de noordzijde 'borgwonen' worden ontwikkeld. Deze exclusieve en extensieve woonvormen met semi-openbare en parkachtige kavels zullen het topsegment van de woningmarkt kunnen bedienen en versterken het huidige karakter van het lint. Leidraad voor de ontwikkeling is de streefnota en ontwerpstudie voor het borgwonen van de gemeente Slochteren.
In het lint zelf zal slechts in beperkte mate, voor de eigen behoefte worden gebouwd.

Grotere veranderingen zullen vooral tussen Harkstede en de stad Groningen plaatsvinden. 'Borgmeren', de nieuwe uitbreiding van Harkstede, is vrijwel gerealiseerd en zal worden afgebouwd. Dichter in de nabijheid van de stad zullen de belangrijkste woon- en werklocaties op de middellange termijn gerealiseerd worden. Daarvoor moet nu worden geïnvesteerd in landschapsbouw, recreatieve voorzieningen en fietsverbindingen.
Om de stad Groningen beter met het natuurontwikkelingsproject Midden-Groningen te verbinden kan een recreatief meer worden aangelegd. Aansluitend op het lint en het meer zal tussen de bestaande produktiebossen nieuw bos worden geplant.

ontwerpstudie Slochteren

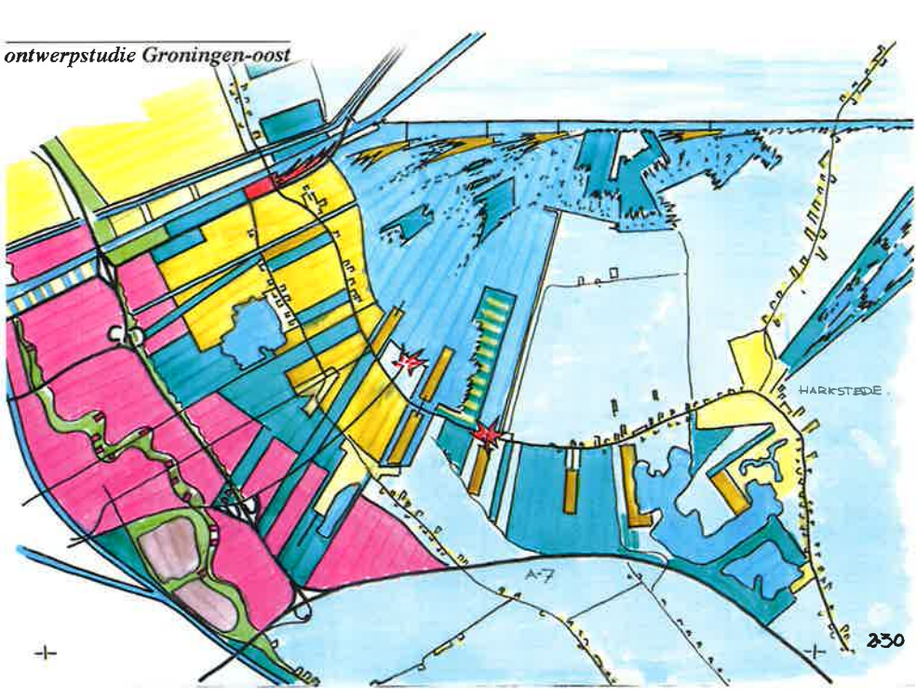


Na 10 tot 15 jaar wordt overgegaan tot woningbouw in zowel hogere als lagere dichtheden, aan en op het water, in midden- en hogere marktsegmenten. Het zijn nieuwe vormen van recreatief wonen in nieuwe stedelijke natuur, met een extra inzet op duurzaam bouwen. De geschatte capaciteit bedraagt 5000 tot 8000 woningen.
Goede bereikbaarheid met de auto en fiets en goede en snelle openbaar vervoersvoorzieningen, m.n. naar het stadscentrum, zijn voor de stadsrandlocaties van wezenlijk belang. Planontwikkeling en reservering van tracés zal op korte termijn moeten plaatsvinden.

Vanaf de A7 worden in deze zone eveneens bedrijventerreinen (Driebond-Oost en Roodehaan) ontwikkeld, aansluitend op Groningen-Zuidoost. Hier wordt ruimte geboden aan hoogwaardige bedrijven op zichtlocaties en aan gemengde bedrijven.
Voor de bereikbaarheid van deze locaties en van de regio als geheel is, de realisatie van het stadsgewestelijk openbaar vervoer, de verbetering van de wegenstructuur en het doorvoeren van andere verkeersgeleidende maatregelen aan de zuidzijde van de stad Groningen van groot belang. Bij de planvorming voor de uitbreiding aan de oostzijde van de stad moet rekening gehouden worden met een mogelijke inpassing van een nieuwe wegverbinding Groningen-Delfzijl (N 360).

De opgave.
De opgave voor het deelgebied 'Slochteren, Groningen-Oost' betekent werken aan:

* Realiseren van woningen gekoppeld aan het lint van Slochteren, afbouw van Borgmeren en realiseren van het exclusieve 'borgwonen' .
* Inzetten van landschapsbouw (waterpartijen, bossen, recreatieve voorzieningen) ten behoeve van toekomstige woon- en werkmilieus.
* Voortzetten van het natuurontwikkelingsproject Midden-Groningen.
* Verbetering van landbouw productie omstandigheden.
* Ontwikkelen van een woongebied aan de oostkant van de stad Groningen voor de periode na het jaar 2010 (5000 - 8000 woningen).
* Realiseren van bedrijventerreinen aan de oost- en zuidoostkant van de stad Groningen (ca.150 ha).
* Verbetering van de verkeersstructuur aan de zuidzijde van de stad gericht op een goede bereikbaarheid van de toekomstige woon- en werkgebieden.



4.3. Hoogezand-Sappemeer en het veenkoloniaal gebied.

Beschrijving.

Het gebied ontleent zijn karakter en imago aan de veenkoloniale landbouw en aan de bedrijvigheid langs het Winschoterdiep.

Natuurlijke kwaliteiten zijn vooral aanwezig nabij de oostflank van de Hondsrug, het Zuidlaardermeer en het Drents Diep.

Aan het Zuidlaardermeer is een nieuwe woonwijk gerealiseerd; de tweede fase is in ontwikkeling. Samenhang met de kern Hoogezand-Sappemeer ontbreekt echter, waardoor Meerwijck slechts beperkt een bijdrage kan leveren aan de ontwikkeling van Hoogezand- Sappemeer zelf.

In het centrum en in enkele woonwijken van Hoogezand-Sappemeer wordt geïnvesteerd in herstructurering. Aan de zuidkant vindt landschapsontwikkeling plaats ten behoeve van toekomstige woonwijken.

Voor de economie van het gebied zijn de landbouw en bedrijvigheid van groot belang. Het toekomstperspectief voor de veenkoloniale akkerbouw is echter onzeker. Daarnaast heeft het gebied behoefte aan een verbetering van het imago als woon- en recreatiegebied .

De koers: Experimentele kamers.

Centraal in de koers voor het gebied staat het voorzien in aantrekkelijke woon- en werkmilieus (nieuw en verbetering van bestaand) en verbetering van het voorzieningenniveau van Hoogezand-Sappemeer.

Hoogezand-Sappemeer heeft in de Regiovisie een belangrijke schragende functie, de opgave voor woningbouw en bedrijventerreinen is groot. De woningbouw-opgave betreft 1500 woningen tot het jaar 2010. Accent wordt gelegd op midden-inkomensgroepen. Tevens is er sprake van een herstructureringsopgave van ca 1250 woningen.

Voor een succesvolle ontwikkeling zullen de bestaande kwaliteiten benut en nieuwe ontwikkeld moeten worden en moet aan imago-verbetering worden gewerkt. Gedeeltelijke vernieuwing van het landschap is daar een middel toe.

Ook hier vindt derhalve 'voorsorteren' plaats. Ten oosten van het Zuidlaardermeer wordt een nieuw meer en aan de zuidoostkant van Hoogezand-Sappemeer worden bossingels gerealiseerd. Dat versterkt natuur, landschap en recreatie in het Zuidlaardermeergebied en levert op termijn een aantrekkelijke woonlocatie op. De uitbreiding van Hoogezand-Sappemeer zal met kwaliteit en durf vormgegeven worden: wonen en werken in ruime 'kamers' aan de rand van een landschap met robuuste maten, waterpartijen en bosstroken aan de rand van de nieuwe woongebieden en brede laanstructuren begeleid door forse bebouwing.

De samenhang tussen centrum, woonwijken en buitengebied krijgt meer aandacht door te voorzien in bijv. verbindingszones (groen, water, begeleidende bebouwing).

Centrumvernieuwing en herstructurering van verouderde woonwijken worden met kracht doorgezet. Er worden ca 1250 woningen vervangen, waarbij een grotere differentiatie in de woningvoorraad wordt nagestreefd. De 'binnenstedelijke kamers' krijgen nieuwe kwaliteit.

Bij herstructurering en uitbreiding geldt dat Hoogezand-Sappemeer ruimte biedt aan experimenten. Of het nu gaat om stedenbouw, om architectuur, om nieuwe materialen of nieuwe toepassingen, Hoogezand-Sappemeer wordt buitengewoon en onverwacht.







In het overgrote deel van het gebied blijft de landbouw dominant. Ten noorden van de A7 is ruimte voor het ontwikkelen van glastuinbouw.
In het gebied tussen het veenkoloniale landschap en de Hondsrug (het Drents Diep) wordt de gezamenlijke ontwikkeling van natuur, waterwinning en landbouw doorgezet.

Langs de A7 is in aansluiting op 'Rengers' verdere uitbreiding van de bedrijvigheid mogelijk. Hier kunnen grootschalige, gemengde bedrijventerreinen gerealiseerd worden. Zo ontstaat een representatieve locatie langs de A7.

Woon- en werklocaties zullen goed naar de A7 worden ontsloten, maar sluipverkeer uit zuidelijke richting wordt tegengegaan.
De bestaande spoorlijn kan uitstekend onderdeel worden van een nieuw stadsgewestelijk light- rail net.
Voor de toekomstige snelle verbinding Randstad - Noord-Duitsland zal een nadere tracéstudie moeten plaats vinden.

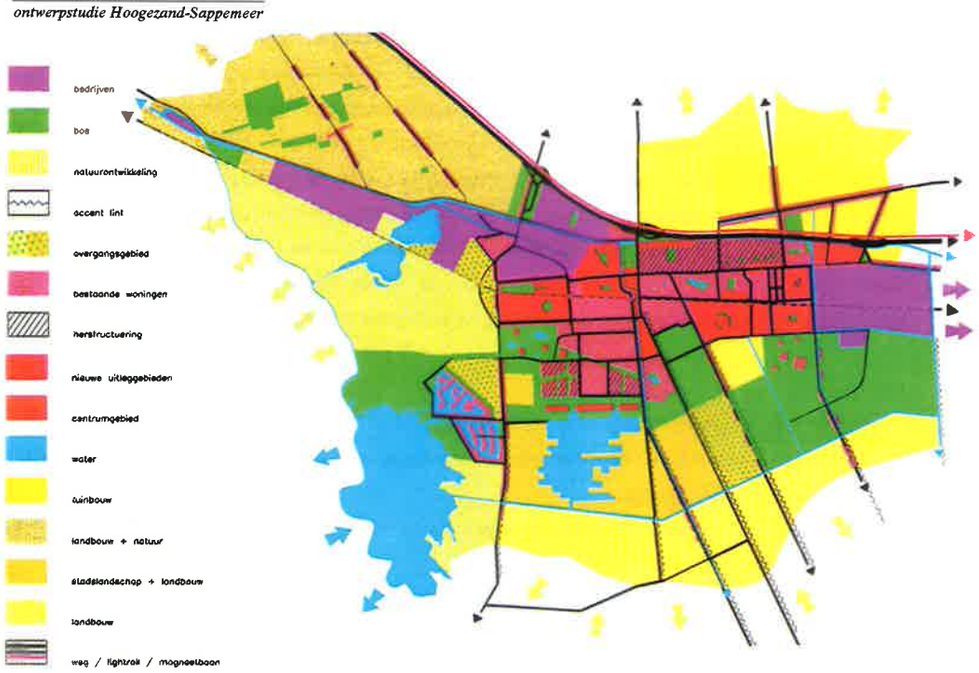
De opgave.
De opgave voor het deelgebied 'Hoogezand-Sappemeer en het veenkoloniaal gebied' betekent werken aan:

* De bouw van 1500 woningen tot 2010 en een nader te bepalen aantal daarna.
* Herstructurering van bestaande wijken, met vervanging van 1250 woningen.
* Realiseren van voldoende aantrekkelijke bedrijventerreinen door herstructurering van bestaande en aanleg van nieuwe terreinen als Rengers-West.
* Kwaliteitsverbetering van het centrum.
* Inzetten van landschapsbouw ten zuiden van Hoogezand-Sappemeer (waterpartijen, bossen, recreatieve voorzieningen) ten behoeve van toekomstige woongebieden.
* Gebruik van de spoorlijn voor een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding met meerdere halteplaatsen.
* Inpassing van een tracé voor een snelle internationale (spoor)verbinding.
* Verbetering van de kwaliteit van de (verblijfs)recreatieve infrastructuur.
* Tegengaan van sluipverkeer Hoogezand-Zuidlaren-A28.



centrumplan

ontwerpstudie Hoogezand-Sappemeer









4.4. De Hondsrug met een beekdal van de Drentse Aa.

Beschrijving.

De Hondsrug is één van de meest bekende en gezichtsbepalende delen van de regio. De hoge, noord-zuid lopende zandrug wordt geflankeerd door de beekdalen van Drentse Aa en Hunze. Het landschap is overwegend besloten en er is een grote diversiteit aan activiteiten en ruimtegebruik.

In de landschappelijk en cultuurhistorische waardevolle omgeving van Haren, Zuidlaren en Eelde/Paterswolde heeft zich een hoogwaardig woonmilieu ontwikkeld. In dit gebied is het topsegment van de woningmarkt te vinden en is de vraag naar woningen en kavels groot. Ook de druk op locaties voor bedrijfsvestiging is groot. Het voorzieningenniveau van deze kernen is goed.

Het Zuidlaardermeer, het Paterswoldsemeer en de goed toegankelijke gebieden bieden goede recreatie mogelijkheden.

Het beekdal van de Drentse Aa vormt de westflank van de Hondsrug. Het is grotendeels natuurgebied (onderdeel van de EHS) en wordt mogelijk aangewezen als Nationaal Landschapspark.

Het gebied wordt doorsneden door de A28 en de spoorweg Groningen-Assen-Zwolle, die voor de zuidelijke ontsluiting van de regio zorgen. De verkeersdruk op de A28 is tussen Assen en Groningen zeer hoog.

De koers: Harmonieus en natuurlijk parklandschap.

Voorop bij de koers voor een deel van dit gebied staat het benutten van de grote marktmogelijkheden met behoud en verbetering van de huidige kwaliteiten. Differentiatie in de woning typologieën is van belang in verband met een evenwichtige samenlevingsopbouw. Het zwaartepunt van de opgave ligt in het gebied direct ten zuiden van de stad Groningen.

Voorwaarde voor zo'n koers is een zorgvuldige afstemming van functies en kwaliteiten vanuit een 'totaal concept'. Gedetailleerde planontwikkeling en sturing is noodzakelijk.

Voor het gebied tussen Groningen en Haren wordt gestreefd naar een recreatief parklandschap met chic en lommerrijk wonen in de hoge marktsegmenten en met hoogwaardige werkfuncties. Landschap en natuur vormen vooral het decor voor wonen en werken. De oost-west gradiënten, de hoogteverschillen en bestaande bospercelen worden zorgvuldig ingepast.

In het beekdal van de Drentse Aa wordt gestreefd naar behoud en verbetering van de omgevingskwaliteit. Daar komt bij dat het water van de beek, ter hoogte van het inname punt bij De Punt, geschikt moet zijn als grondstof voor de bereiding van drinkwater.

Voor de verdere ontwikkeling van de natuur rond de Drentse Aa zal een Nationaal Park Drentse Aa worden ingesteld. Zorgvuldige inpassing van de extensieve dagrecreatie zal hierbij een belangrijk thema zijn naast de vermindering van de versnippering ten gevolge van het gemotoriseerd verkeer.

De woningbouwopgave voor Haren bedraagt ca 2400 woningen voor de periode 2010 tot 2030. Naast de 350 woningen die Haren tot 2010 zal realiseren gaat het om ca 1400 woningen tot 2020 in de periode tussen het centrum van Haren en Groningen - het zogenaamde tussengebied - en om ca 1000 woningen voor de periode daarna. Met name voor de laatste periode geldt, dat de uitkomsten van de monitoring zullen uitwijzen of dat van uit regionaal belang in die mate nog wel noodzakelijk is. Bij die monitoring wordt dan bezien in hoeverre het tussengebied, andere locaties in Haren en/of directe omgeving kunnen bijdragen aan het doel om in de beoogde orde van grootte, hogere marktsegmenten met de stedelijke structuur te verbinden; Daarbij wordt ook betrokken de monitoring op het gebied van natuur en landschap, openbaar vervoer en de sociaal-economische ontwikkeling van de regio in het algemeen en die van de stad Groningen in het bijzonder.

Het verkeer wordt zoveel mogelijk geconcentreerd op de A28, de eventuele zuidtangent en de Rijksstraatweg. De overige gebieden worden daarmee relatief autoluw. Maatregelen worden genomen ten behoeve van een goede doorstroming van het hoofdwegennet en de toeleidende routes.

De spoorlijn wordt benut voor het realiseren van, de in het stadsgewestelijk openbaarvervoersplan opgenomen light rail verbinding, met meerdere halteplaatsen en transferia.

ntwerpstudie Haren



De opgave.

De opgave voor het deelgebied 'Hondsrug/beekdal Drentse Aa' betekent werken aan:

* Ontwikkelen van plannen voor het gebied Groningen - Haren voor ca. 2400 woningen vooral in het hoogste marktsegment.
* Versterken van de landschappelijke overgang tussen Hondsrug en beekdal door het accentueren van de gradiënten.
* Versterken van het nationaal landschapspark in het beekdal van de Drentse Aa.
* Versterken van de samenhang tussen natuur, landschap en watersystemen (Drentse Aa, Eelder- en Peizermaden).

* Kwaliteitsverbetering van bestaande (verblijfs)recreatieve en toeristische infrastructuur.(b.v. Zuidlaardermeer).
* Mogelijk realiseren van de zuidtangent, met gedeeltelijke ondertunneling en verdiepte ligging ingepast in de landschappelijke structuur en de toekomstige woonwijken.
* Aanpassing N34 Zuidlaren-de Punt.
* Realiseren van hoogwaardig bedrijventerrein Nesciolaan-Noord en -Zuid (totaal ca. 20 ha) langs de A28.





4.5. Norg/Vries en het Drents Plateau.

Beschrijving.

Aan de noordwest kant van het Drents Plateau bevinden zich heide- en veenontginningen en de restanten van het oorspronkelijke hoogveenlandschap. Openheid is kenmerkend en grootschalige percelen akkerbouw, bos en natuur worden door kanalen doorsneden.

De hoger gelegen zandgronden aan de noord- en westzijde van Assen kennen een afwisselend kleinschalig en meer open esdorpenlandschap, waarvan de oorsprong in de heide-ontginningen ligt. Hier ontstaan ook het Eelder- en Peizerdiep.

Overal is naast de landbouw nadrukkelijk ook natuur en recreatie aanwezig. Verspreid in het gebied bevinden zich (verblijfs)recreatieve voorzieningen (bijvoorbeeld bij Norg).

Voor toekomstige uitbreidingen is Assen aangewezen op het westen en noorden van de stad. Aan de oostzijde bevindt zich het beekdal van de Drentse Aa. Woningbouw is daar niet mogelijk.

De koers: Zorg voor het landschap.

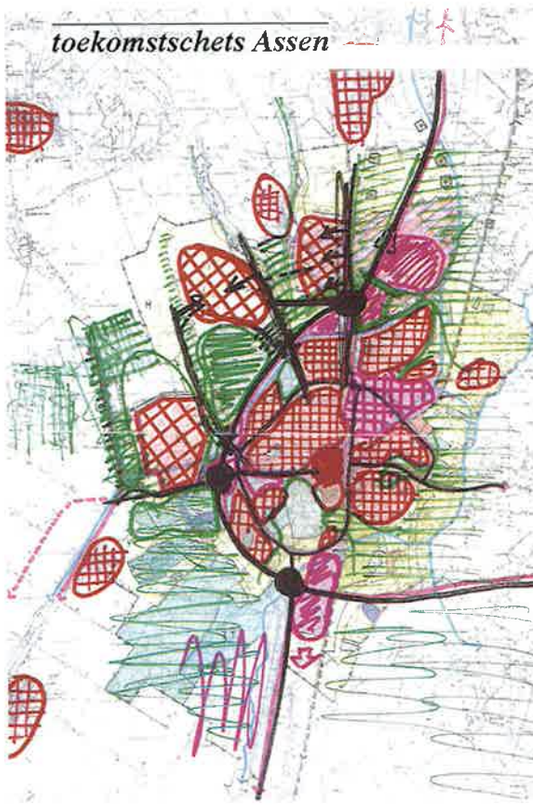
Centraal in de koers voor 'Norg/Vries en het Drents Plateau' staat verbetering en herstel van het landschap. Versplintering en 'wilde' ontwikkeling op toevallige locaties wordt tegengegaan.

Vooral rond Vries zal onderhoud en herstel moeten leiden tot landschappelijke verbetering. Er zijn voldoende aanknopingspunten en kwaliteiten. Zo kunnen de waterlopen (Noord-Willemskanaal, Eelder- en Peizerdiep) nadrukkelijker worden geaccentueerd, waarmee deze zone tussen Assen en Groningen meer bijzonder kan worden.

In het gebied kan de bestaande grootschalige landbouw voortbestaan. Introductie van meer milieuvriendelijke en kleinschalige teelten kan de landbouw nieuwe perspectieven bieden.

De kwaliteit van de recreatieve voorzieningen moet op een hoger plan worden gebracht. Daartoe zullen (verblijfs)recreatieve bedrijven goede toekomstmogelijkheden geboden worden en zullen individuelen huisjesbezitters worden aangezet tot investering of sanering.

Plaatselijk zijn er mogelijkheden voor verdere ontwikkeling van dagrecreatie (zoals cultuurtoerisme) en grootschalige dagrecreatieve voorzieningen. In aanmerking komt bijvoorbeeld het uitloopgebied ten westen van Assen, in combinatie met verbeterde fiets verbindingen.



Op beperkte schaal is ook hier 'voorsorteren' aan de orde. Door de sprong over de A28 zal Assen aandacht moeten besteden aan voldoende omgevingskwaliteit voor toekomstige ontwikkeling en aan de samenhang met de huidige stad.

Ten noordwesten van Assen en langs de A28 en het Noord-Willemskanaal is het mogelijk enkele exclusieve projecten in de vorm van 'Brinkwonen' te realiseren. Kenmerkend daarvoor is een grote gemeenschappelijke ruimte waaromheen een klein aantal grote woningen gegroepeerd is. Verdere uitbreiding van, niet lokaal gerichte bedrijventerreinen in het gebied wordt tegengegaan.

De opgave.

De opgave voor het deelgebied 'Norg/Vries en het Drents Plateau' betekent werken aan:

* Verbeteren van het landschap door accentuering van de waterlopen.
* Herstel en lokaal vernieuwing van het landschap t.b.v. landbouw en recreatie.
* Realiseren ecologische verbindingszones Witter Veld - Fochteloërveen.
* Voorsorteren ten behoeve van toekomstige woon- en werkmilieus aan de west en noordkant van Assen door middel van bosontwikkeling en recreatieve routes.
* Afronden van het bedrijventerein bij Tynaarlo tbv lokale bedrijvigheid.
* Uitwerken van het 'Brink-wonenconcept'.
* Herstructureren van verblijfsrecreatie in oudere recreatiegebieden.



4.6. De Eelder- en Peizermaden en Roden/Leek.

Beschrijving.

De Eelder- en Peizermaden vormen een grote open en groene ruimte te midden van de bebouwing van Groningen-Eelde-Paterswolde aan de oostzijde, Roden en Leek aan de westzijde Peize, aan de zuidzijde en de A7 in het noorden. Door dit laaggelegen gebied met vochtige graslanden stromen het Eelderdiep en het Peizerdiep, van elkaar gescheiden door de weg Peize-Hoogkerk. Centraal in het westelijk deel van deze groene ruimte ligt het Leekstermeer.

Het gebied biedt de landbouw beperkte ontwikkelingsmogelijkheden. De natuur- en landschapswaarden zijn groot. Als belangrijk onderdeel van de EHS wordt natuurbehoud en natuurontwikkeling hier steeds belangrijker. Het westelijk deel is aangeduid als 'stiltegebied'.
Mede door de natuurontwikkeling neemt het recreatief gebruik van het gebied vanuit de omliggende kernen toe. Het recreatief gebruik van het Leekstermeer is aangepast aan de overwegende natuurfunctie.
Langs de randen van het gebied bevinden zich gevarieerde, beschutte randzones (zoals De Maatlanden, Mensinge Bos, Landgoed Nienoord). Zij vormen de overgang naar andere landschapstypen. Een voorbeeld daarvan is het veenontginningsgebied Oostindie waar woningbouw kan plaatsvinden.

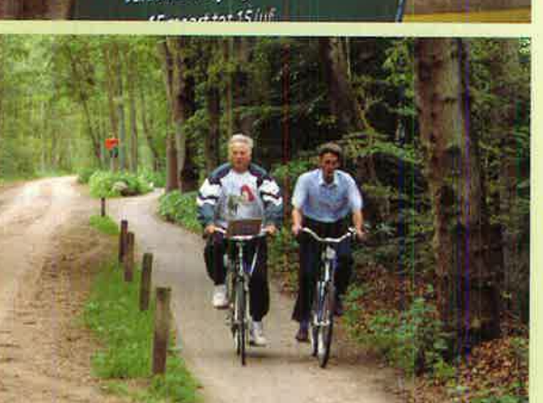
Bedrijvigheid concentreert zich op Bitseveld, Haarveld en Westeres te Roden (aan de rand van het natuurontwikkelingsgebied) en Leeksterhout te Leek.
De wegverbinding tussen Roden en Leek kent een hoge verkeersdruk, die mede wordt veroorzaakt door verkeer uit het gebied ten zuiden van Roden en Leek en uit Friesland. Vooral bij Leek zijn maatregelen nodig om die druk te verminderen.

De koers: Rond de natuur.

In de koers voor het gebied is de grootschalige natuurontwikkeling van de Peizer- en Eeldermaden dominant.
Het centrale gedeelte wordt open en vrij gehouden voor natte natuurontwikkeling met water, blauwgraslanden en broekbossen. Woningbouw, bedrijfsontwikkeling en verkeer worden geleid naar de aangrenzende hogere ruggen. Aan de begrenzing en overgang tussen beide gebieden zal bijzondere aandacht geschonken moeten worden.

Het centrale deel kan meer betekenis krijgen als uitloopgebied, o.m. door te voorzien in voorzieningen voor extensieve recreatie en natuureducatie. Nader onderzoek hiernaar is wenselijk, evenals naar de mogelijkheid voor een beperkte ontwikkeling van waterrecreatie in aansluiting op de vaarcircuits van Hoendiep en Aduarderdiep. Daarmee kan een gewenste vaarverbinding van het Paterswoldsemeer met het Reitdiep worden gerealiseerd.
Het gebied heeft mogelijkheden voor de winning van oppervlaktewater. De noodzaak daartoe ontbreekt momenteel echter.





Het centrale natuurgebied wordt zo weinig mogelijk verstoord door autoverkeer en autoinfrastructuur. Naast de busverbinding van Leek via de A7 naar Groningen zal een nieuwe openbaar vervoerverbinding tussen Leek/Roden en Groningen, in het kader van het stadsgewestelijk openbaar vervoer, het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. Het tracé en de haalbaarheid is nog onderwerp van studie. Bij tracering langs Peize en Eelderwolde is afstemming op de natuurontwikkeling wezenlijk.

Woningbouw in de randzones wordt geconcentreerd aan de westkant van Roden, de zuidkant van Leek en de zuidwestzijde van Groningen. De ontwikkelingen bij Peize en Norg worden afgebouwd.
Roden en Leek hebben gezamenlijk een schragende functie voor Groningen. Woningbouw zal vooral in de eerste periode plaatsvinden. Het gaat om minimaal 1500 woningen in en tussen Roden en Leek in het hogere en middensegment, met een accent op vrijstaande en twee-onder-een-kap woningen.
De woningbouw is voorzien in een gebied dat voor een grote verscheidenheid in het aanbod kan zorgen, met als verbindend thema 'het open en besloten landgoed'. Woningbouw zal vanuit Leek vooral plaatsvinden in open eenheden die met groen zijn omzoomd. Woningbouw vanuit Roden vindt plaats in met groen gevulde, besloten ruimten. Tegelijkertijd wordt daarbij de samenhang tussen beide kernen versterkt door het leggen van verkeersrelaties en het afstemmen van voorzieningen.
De situering van de woningbouw wordt afgestemd op de realisering van een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding. De bouw in de sociale huur- en koopsector is indien nodig, mogelijk.

De gemeenten hebben een gezamenlijke ontwerp-studie opgesteld. De gemeente Noordenveld zal een gemeentelijke structuurvisie opstellen, de gemeente Leek neemt een bestemmingsplan voor het nieuwe woongebied Oostindie in voorbereiding.
Een nieuwe westelijke van Leek lopende verbinding naar de A7 zal de woongebieden goed ontsluiten en zal huidige congestie als gevolg van noord-zuidverkeer naar de A7 en de verbinding Roden-Leek-A7 verminderen. Er zal een planstudie worden uitgevoerd, waaruit moet blijken om welk type verbinding het gaat, waar en wanneer die geheel of in fasen moet worden aangelegd.

Ten zuidwesten van Groningen (Eelderwolde) is door de gemeente Zuidlaren een bestemmingsplan voor woningbouw in procedure gebracht. Het plan Ter Borch. Daarin krijgt de relatie tot het natuurgebied vorm. Het plan behelst de bouw van 1250 woningen voor het hogere marktsegment.
Natuurlijke en landschappelijke gegevenheden en een zwaar accent op 'duurzaam bouwen' zijn uitgangspunten. Het plan voorziet in wonen met zicht op de natuur, tussen de natuur, aan het water en aan plas/dras-situaties.

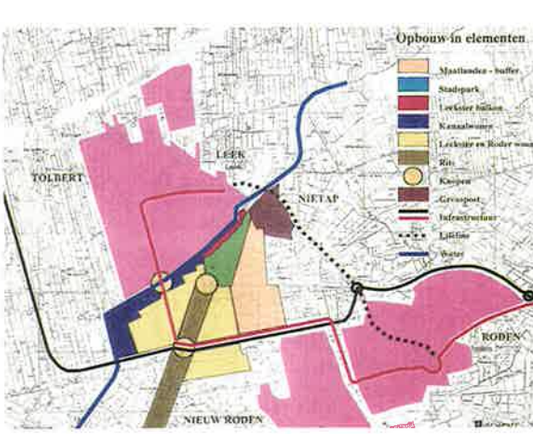
Ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen, bij Hoogkerk en bij Leek, aan de noordzijde van de A7 lijkt kansrijk. Nadere studie heeft uitgewezen dat ten behoeve van de (boven)regionale bedrijvigheid Leeksterhout-Noord (aan de noordzijde van de A7) de beste locatie is om invulling aan de schragende functie van Leek/Roden te geven. Afstemming met Hoogkerk-West is noodzakelijk m.b.t. fasering, kwaliteit en typologie.
In het plan Ter Borch wordt direct ten zuiden van de A7 Kranenburg-Zuid gerealiseerd. Het kantoor- en bedrijventerrein wordt geschikt gemaakt voor milieuvriendelijke bedrijvigheid en research & development in de biomedische sfeer.
Bij Groningen Airport Eelde is ruimte voor een verdere ontwikkeling van kantoren en bedrijvigheid.

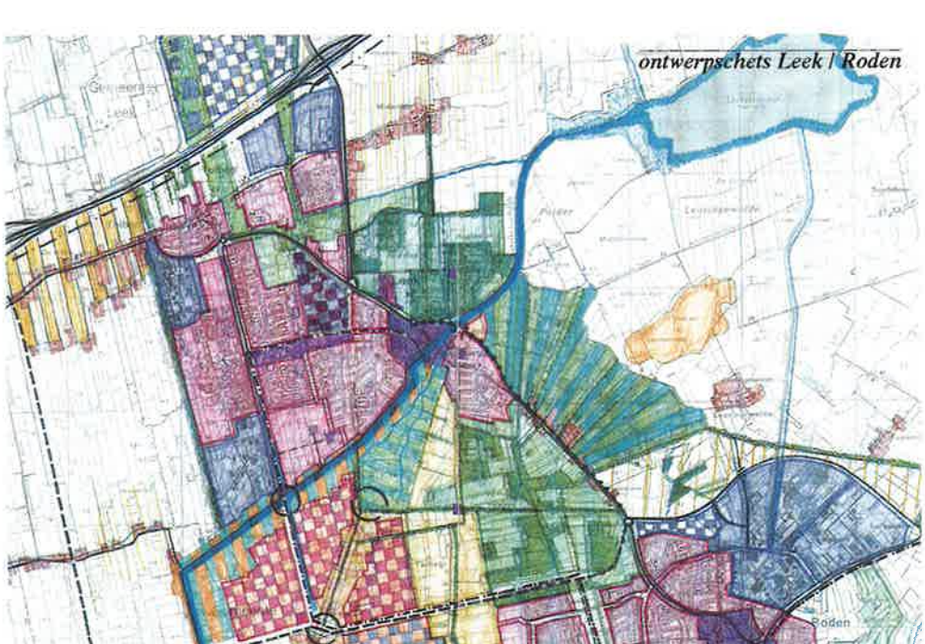
De opgave.
De opgave voor het deelgebied Eelder- en Peizermaden en Roden/Leek betekent werken aan:

* De bouw van 1500 woningen in de periode tot 2010 in en tussen de kernen van Roden en Leek.
* De bouw van 1250 woningen voor het hoogste marktsegment in de periode tot 2010 in Eelderwolde. Het plan Ter Borch.
* Realisatie ecologische zone Eelderwolde-Paterwoldsemeer-Eeldermade.
* Natuurontwikkeling in het gebied van de Eelder- en Peizermaden.
* Realisatie van enkele voorzieningen t.b.v. extensieve recreatie.
* Studie naar haalbaarheid en effecten van hoogwaardige openbaar vervoer verbinding Leek/Roden-Peize-Groningen.
* Verbeteren van de auto-ontsluiting Leek/Roden naar de A7.
* Verbeteren van de vertigingssmogelijkheden rond Groningen Airport Eelde t.b.v. bedrijvigheid.
* Afstemming van bedrijventerreinen bij Leek/Roden-Groningen voor de korte en lange termijn.
* Realisatie van bedrijfs- en kantoorlocatie Kranenburg-Zuid.
* Aanleg van een transferium Hoogkerk-Zuid.









Deze ambtelijke ontwerpstudie wordt door de gemeente Leek gezien als een goede basis voor de ontwikkeling van een bestemmingsplan in Oostindie. De gemeente Noordenveld zal in heet kader van een structuurvisie, varianten onderzoeken waarbij het gebied Terheijl vrij van bebouwing gehouden wordt en waarbij het POP richting gevend is.





4.7. De westzijde van Groningen.

Beschrijving.

De zone ten westen van de stad Groningen is een overgangsgebied van vochtige veengronden naar de klei in het noordelijk deel van de regio. In dit gebied tussen A7 en Van Starkenborghkanaal domineren de oost-west gerichte linten met enkele bebouwingsconcentraties en begeleidend groen. Tussen de linten bevindt zich een grootschalig landbouwgebied.
Rond de Zijlkerweg bevinden zich waardevolle cultuurhistorische en archeologische structuren. Hier is ook een ecologische verbindingszone geprojecteerd.
Meer naar het westen bevindt zich een weidevogelgebied.

De kern Zuidhorn is de grootste kern en heeft een schakelfuntie.
Hoogkerk heeft een meer industrieel karakter en wordt steeds meer onderdeel van het feitelijke stedelijk gebied van Groningen. De omgeving heeft een rommelig karakter.
Het gebied kent een omvangrijk 'blauw netwerk': Reitdiep, Aduarderdiep, Van Starkenborghkanaal, Hoendiep.

Direct aan de westzijde van de stad zal de komende jaren het grootste deel van de woningbouwproduktie van de stad gerealiseerd worden. Daarmee wordt de herstructurering van nabijgelegen stadswijken ondersteund.

De koers: Het vooruitzicht.

Op korte termijn zullen in de westzone nieuwe woon- en werkplekken gerealiseerd moeten worden. In de periode tot 2010 worden er in Groningen-West ca. 3000 woningen voor het brede middensegment gebouwd. Daar is overigens nog ruimte voor een reservecapaciteit van ca 2000 woningen. Daarnaast is ca 100 ha bedrijventerrein nodig.

Om de woningbouwlocaties voldoende aantrekkingskracht te geven zullen architectuur en stedenbouw, landschap en verbindingen met de stad zonder meer goed moeten zijn.
Allereerst en spoedig zal daarom het landschap aantrekkelijker gemaakt moeten worden. Gedacht wordt aan versterking van de water- en groenstructuur, maar ook aan meer recreatieve voorzieningen in relatie tot landschapsontwikkeling.
Bestaande kwaliteiten worden sterker aangegeven. De oost-west linten, het waternetwerk en cultuurhistorische en archeologische structuren worden benut voor verbijzondering van de woon- en werkmilieus en voor ontwikkeling van recreatie. Betere ontsluiting voor fietsers en wandelaars zullen de functie als stedelijk uitloopgebied versterken.

Een nieuw bedrijventerrein voor gemengde en hoogwaardige bedrijvigheid wordt gerealiseerd langs de A7, ten westen van Hoogkerk. Een nieuwe aansluiting op de A7 zorgt voor uitstekende bereikbaarheid per auto.

De snelle (spoor)verbinding Randstad - Noord-Duitsland zal het gebied doorkruisen. Het waarschijnlijke tracé volgt de A7 en de spoorlijn. Een studie naar het mogelijke trace moet niet te lang op zich laten wachten, om te voorkomen dat door de realisatie van lokale plannen sommige mogelijke alternatieven onmogelijk worden.



In het westelijk deel van het deelgebied is en blijft veehouderij de dominante functie. Daarmee blijft het gebied ook van belang als weidevogelgebied. Op enkele locaties zal recreatief medegebruik worden gestimuleerd.

De opgave.

De opgave voor het deelgebied "De westzijde van Groningen" betekent werken aan:

* Realiseren van ca 3000 woningen in de periode tot 2010 aan de westkant van Groningen. Planvoorbereiding voor een reservecapaciteit van ca 2000 woningen.
* Realiseren van ruim 100 ha bedrijfventerrein ten westen van Hoogkerk voor 2010.
* Verbeteren van de landschappelijke kwaliteit door versterken van de water- en groenstructuur, de natuurwaarden en de recreatieve voorzieningen.
* Aanleggen van de ontsluitingsweg naar de A7 en zorgdragen voor een betere bereikbaarheid van de verschillende gebiedsdelen, waaronder de noord-zuid route Groningen-West.
* Inpassing van de snelle (spoor)verbinding .
* Realiseren van een hoofdfietspadenstructuur en recreatieve uitlooproutes.

4. 8. Stedelijk gebied Groningen

Beschrijving.
Met meer dan 170.000 inwoners en ca 105.000 arbeidsplaatsen (bijna 60% van de regio)is Groningen veruit de grootste stad van de regio en van het Noorden.
Groningen is een complete stad, compact en groen en met stedelijke allure. De stad herbergt een uitgebreid regionaal en op onderdelen bovenregionaal voorzieningenpakket (van het winkelapparaat in de binnenstad, musea en theaters tot Universiteit en Academisch Ziekenhuis).

Groningen is een werkstad. Daarin wordt de regionale functie van Groningen nogmaals benadrukt: slechts de helft van de arbeidsplaatsen wordt bezet door inwoners van de stad.
Groningen is ook een woonstad. Het aanbod varieert van het voor Noord-Nederland unieke centrum-milieu tot oudere wijken rond de binnenstad en nieuwe woonwijken op korte afstand van gevarieerde landschappen (Hondsrug in het zuiden, Reitdiepgebied in het noorden, veen- en kleiontginningen in het oosten).

De regionale functie van de stad Groningen staat onder druk. Ondanks een flinke woningbouwproduktie liep het inwonertal tot voor kort terug. Deze terugloop is beperkt, maar de ontwikkeling was zorgwekkend. Vooral hogere inkomensgroepen verlaten de stad en vertrekken naar gewilde woongebieden ten zuiden van de stad (Zuidlaren, Haren, e.d.). De leegstand in de vroeg na-oorlogse woningvoorraad neemt toe, met het gevaar van verloedering en sociale segregatie.
De werkloosheid blijft hoog, ondanks een gemiddelde uitgifte van bedrijventerreinen van bijna 20 ha per jaar.
Tenslotte neemt de verkeerscongestie snel toe, met negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad en de regio.

De koers: Groei en kwaliteit voor een sterke en vitale stad.
Een sterke en gezonde stad is in het belang van de hele regio.
Centraal staat daarbij de opgave om bevolkingsgroei en groei van arbeidsplaatsen te realiseren. Daarvoor zal op tal van onderdelen (wonen, werkgelegenheid, cultureel klimaat, bereikbaarheid, etc.) de kwaliteit versterkt moeten worden. Ook zal voor die groei in en aan Groningen tijdig voldoende en kwalitatief goede ruimte geboden moeten worden.

Verbetering van bestaande stadsdelen, wijkvernieuwing en herstructurering staan bovenaan de agenda. De vraag op de woningmarkt verandert en het aanbod zal mee moeten veranderen. Tot 2010 zullen er ca. 17.000 woningen opgeknapt, samengevoegd, gesloopt en vervangen moeten worden. Het accent ligt daarbij op de vroeg na-oorlogse wijken.
Daarnaast zullen in diezelfde periode op aantrekkelijke locaties in de stadsranden en binnen de stad ca. 10.000 woningen (incl. Haren en Eelderwolde) gebouwd gaan worden.

Vernieuwing en herstructurering is ook aan de orde bij de bestaande bedrijventerreinen. Daarnaast is korte termijn uitbreiding noodzakelijk om aan een duidelijk aanwezige vraag te kunnen voldoen. Daartoe is uitvoering noodzakelijk van bestaande plannen (Eemspoort, Kranenburg, Europapark, Stationsgebied-Zuid), aangevuld met het realiseren van 200 ha nader te bepalen locaties voor hoogwaardige en gemengde bedrijven aan de west- en oostzijde langs de A7.
De bereikbaarheid vanuit de Randstad en Noord-Duitsland wordt gewaarborgd door doorstromingsmaatregelen op het ringwegenstelsel aan de zuidkant van de stad. De aanleg van de z.g.n. zuidtangent is overigens ook een optie, als andere maatregelen onvoldoende effect sorteren.













Een studie naar een mogelijk tracé en halte plaats voor de HSL of magneetbaan is van belang om te voorkomen dat door de realisatie van "lokale plannen" sommige alternatieven onmogelijk worden.
In stad en regio wordt hoogwaardig stadsgewestelijk openbaar vervoer ingevoerd met een light rail systeem, goede afstemming tussen bus en trein en goede overstappunten (transferia).
Rond de binnenstad worden parkeergarages gerealiseerd. De kwaliteit van het fietspaden net in en rond de stad wordt verbeterd.

Veel aandacht wordt besteed aan de relatie tussen de stadsdelen onderling en met het omringende landschap. Uitgangspunt daarbij is: stad blijft stad, landschap blijft karakteristiek en specifiek. De stedelijke uitbreiding zal moeten bijdragen aan grotere stedelijke samenhang en aan versterken van de identiteit van het landschap, met oog voor ecologische en recreatieve mogelijkheden. Aan west- en oostzijde van de stad moet landschappelijk worden 'voorgesorteerd': vroegtijdige investeringen in water, bos, natuur en recreatie leggen de basis voor de ontwikkeling van wonen en werken in een latere fase.

Voor de verschillende ontwikkelingslocaties gelden uiteenlopende koersen:

* **Groningen-West en Groningen-Noord/Reitdiep.**

Tot het jaar 2010 vindt nieuwe uitleg voor woningbouw vooral aan de westzijde van de stad plaats. De Held, Gravenburg en Reitdiep zijn reeds in ontwikkeling. In totaal zullen er nog ca. 3000 woningen gerealiseerd moeten worden, gericht op het middensegment. Tegelijkertijd worden wijkvernieuwingsplannen voor Vinkhuizen en Paddepoel opgesteld en uitgevoerd.
Het huidige landschap is hier nog onvoldoende aantrekkelijk om het gebied een voldoende stevige concurrentiepositie te geven. Er moet dan ook worden geïnvesteerd in versterking van landschap en recreatieve mogelijkheden. Zowel daarbij als bij de woningbouw-ontwikkeling zal wel op bestaande kwaliteiten kunnen worden voortgebouwd: de oost-west lintenstructuur, het blauwe netwerk van kanalen en diepen, cultuurhistorische en archeologische structuren. Op termijn kan zo een stadsrand ontstaan, met suburbane kwaliteiten naast geconcentreerde stedelijke bebouwing en met een belangrijke 'uitloopfunctie' (landschapspark).

Voor de ontwikkeling van Groningen-Noord (locatie Reitdiep) is het bestaande wierdenlandschap (incl. Reitdiep) veel sterker het uitgangspunt. De locatie ligt als een wierde aan de rivier en gebruikt het water voor een karakteristiek woonmilieu. De samenhang met de bestaande stad wordt o.m. aangebracht door Reitdiepshaven. De combinatie van recreatiehaven met bijbehorende voorzieningen, buurtwinkelcentrum, kantoren, transferium en snelle hoogwaardig openbaar vervoersverbinding creëert hier een bijzondere en belangrijke schakelplek.

Nieuwe zichtlocaties voor gemengde en hoogwaardige bedrijvigheid worden ontwikkeld aan de noord- en zuidkant van de A7 (Hoogkerk-west, Kranenburg I en II) en krijgen directe aansluiting op de A7. Naast deze ca.150 ha tot 2010 worden ook bestaande bedrijventerreinen in Hoogkerk en rond het Hoendiep gerevitaliseerd.

Er zal worden nagegaan hoe tussen de Friesestraatweg en de A7 een z.g.n. Noord-Zuidroute gerealiseerd kan worden. Tezamen met de verbinding tussen A7 en Hoendiep in Hoogkerk-West verbetert dit de auto- en fiets verbindingen sterk. De aanleg van een transferium langs de A7 bij Hoogkerk-Zuid en een snelle openbaar vervoerverbinding naar het hoofdstation zorgen voor een uitstekend alternatief voor het, op de stad gerichte autoverkeer uit het westelijk deel van de regio. De mogelijkheid van een 'voorstadstation' Hoogkerk-centrum wordt onderzocht.

* **Groningen-oost in relatie met het gebied Slochteren.**

Aan de oostelijke zijde van de stad zijn aantrekkelijke woonmilieus nodig in de periode na 2010. Daartoe zal nu geïnvesteerd moeten worden in het landschap, zodat bomen en vertrouwen (imago) voldoende tijd hebben om te groeien.

Het 'voorsorteren' houdt in het graven van waterpartijen, het aanleggen van een groot meer als overgang tussen stad en natuur, het voorzien in recreatieve mogelijkheden, het planten van bossen, het aanbrengen van hoogteverschillen en het reserveren van verbindingszones.
De locatie kan uitgroeien tot een woongebied met 5000 tot 8000 woningen in vooral het middensegment van de woningmarkt. Er ontstaan nieuwe woonvormen in en bij nieuwe natuur, van suburbaan wonen aan het water tot aan een 'drijvende stad'. De toepassing van duurzame materialen en alternatieve energiebronnen krijgt extra accent.

Uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen vindt in eerste instantie plaats in Driebond-Oost. Vervolgens worden in Groningen-Zuidoost bedrijventerreinen ontwikkeld in de richting van Hoogezand langs de A7, het Euvelgunnetracé en het eventuele toekomstige zuidtangent. De doelgroep is hoogwaardige en gemengde bedrijvigheid en er wordt voorzien in directe aansluiting op de A7.
In de 'transformatiezone' tussen het lint van Harkstede-Slochteren en de A7 worden percelen voor bedrijvigheid vrijgehouden en vrijgemaakt. Hier zal op korte termijn ca. 50 ha gerealiseerd kunnen worden, waaraan na 2010 nog 200 ha kan worden toegevoegd.
Een hechte verbinding met de overige stadsdelen is voor Groningen-Oost van groot belang. Openbaar vervoer en fiets zullen een belangrijke rol moeten spelen.



ontwerpstudie Eelderwolde

* **Groningen-zuid in relatie met het gebied van de Hondsrug en de Eelder- en Peizermaden.**

Aan de zuidkant van de stad bij Haren en Eelde/Paterswolde bevindt zich van oudsher het woongebied met de meeste status. Hier zoeken zeer nadrukkelijk de hogere inkomensgroepen een woonplek. Bij gebrek aan aanbod kiezen zij voor locaties op grote afstand van de stad, met alle negatieve gevolgen voor draagvlak, mobiliteit en landschap van dien.

Met het oog hierop zullen de gemeenten Haren en Zuidlaren dan ook bouwen voor dat deel van deze doelgroep, die op de stad is gericht. Het meest in aanmerking komen hiervoor het z.g.n. 'tussengebied' Haren-Groningen en Eelderwolde in aansluiting op de locatie Piccardthof. De totale opgave bedraagt ca 4000 woningen, waarvan 1600 in de periode tot 2010.
Belangrijk uitgangspunt bij de planontwikkeling is het inpassen en benutten van de aantrekkelijke landschappelijke kwaliteiten en natuurwaarden.

- *Het tussengebied tussen Groningen en Haren; de Hondsrug.*

Voor dit gebied wordt gestreefd naar een sfeer van chic en lommerrijk wonen voor de hogere inkomensgroepen, met villa's en rijen grote woningen in een rustig en verzorgd parklandschap. Tegen die achtergrond worden de verschillende functies zorgvuldig op elkaar afgestemd.
In het gebied zal voorts het bedrijventerrein Nesciolaan worden ontwikkeld, een toplocatie in het groen en zullen mogelijkheden worden gecreëerd voor woon/werkfunkties in Haren-Noord.
De verkeersstructuur aan de zuidzijde van de stad Groningen zal verbeterd worden, (inclusief de zuidtangent) om een goede bereikbaarheid van de regio en de stad te waarborgen. Bovendien zal ingezet worden op de realisatie van stadsgewestelijk openbaarbaar vervoer.
Als gekozen wordt voor de aanleg van een zuidtangent, is een ondertunnelde en verdiepte aanleg van de zuidtangent noodzakelijk.
Waar de zuidtangent en spoorlijn elkaar kruisen, ontstaat de mogelijkheid voor een transferium met kantoor- en bedrijfsfuncties en publiekaantrekkende voorzieningen.

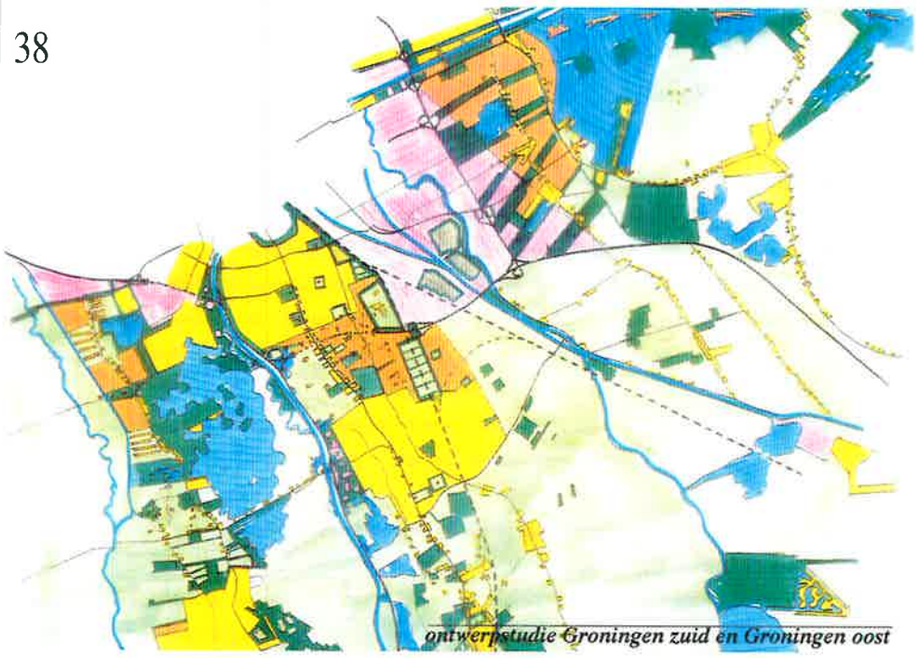
- *Eelderwolde*

Aan de oostzijde van het natuurontwikkelingsgebied van de Eelder- en Peizermaden wordt in de periode tot 2010 de woningbouwlocatie Ter Borch gerealiseerd met 1250 woningen, gericht op het hogere marktsegment. Hiermee zijn de ruimtelijke mogelijkheden voor deze uitbreiding bereikt. De locatie sluit aan bij de zuidwestelijke stadsdelen van Groningen en profiteert van de recreatieve voorzieningen van het Hoornsemeer en het Paterswoldsemeer. De stedenbouwkundige opzet speelt in op de landschappelijke en natuurlijke gegevens en legt een extra accent op duurzaam bouwen.
Het gebruik van openbaar vervoer wordt gestimuleerd. Een mogelijke optie is een nieuwe hoogwaardig openbaar vervoerroute Roden-Peize-Eelderwolde-stadscentrum. Bij een brede tracé- en haalbaarheidsstudie voor deze lijn wordt rekening gehouden met de natuur en landschapswaarden van het gebied van de Eelder- en Peizermaden en zal bundeling langs de bestaande infrastructuur nadrukkelijk aandacht krijgen.
Langs de A7, in het plan Ter Borch bevindt zich een zeer aantrekkelijke zichtlocatie voor hoogwaardige bedrijfs- en kantoorfunkties. De terreinen Kranenburg en Kranenburg-Zuid worden ontsloten vanaf het transferium bij Hoogkerk-Zuid. De locaties zullen zich als werkmilieu via architectuur en duurzaam bouwen moeten voegen in de rand van het natuurontwikkelingsgebied.

De opgave.

De opgave voor het stedelijk gebied van Groningen betekent werken aan:

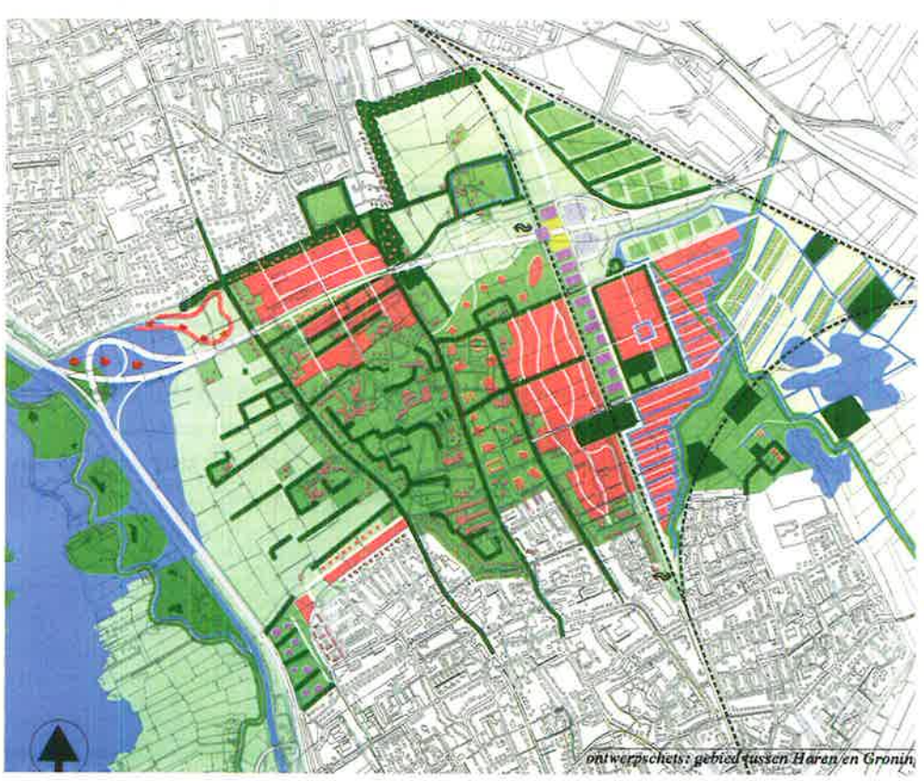
* Versterken van de regionale positie van de stad Groningen.
* Groei van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen.



ontwerpstudie Groningen zuid en Groningen oost

* Verbeteren en realiseren van aantrekkelijke woonmilieus in de bestaande woongebieden door wijkvernieuwing en herstructurering.
* Realiseren van nieuwe concurrerende stadsrandlocaties, die kwantitatief en kwalitatief ruimte bieden aan alle doelgroepen, met aan de zuidkant het accent op woonmilieus voor de hogere inkomensgroepen.
* 'Voorsorteren' aan de west- en de oostkant van de stad met behulp van water, bos, ecologische verbindingszones en recreatieve voorzieningen.
* Realiseren van een breed assortiment aan bedrijventerreinen aan weerszijden van de A7, Hoogkerk-West, Kranenburg, Groningen-Oost, Roodehaan.
* Realiseren van kantoorlocaties als Europapark en Stationsgebied-Zuid.
* Verbeteren van de zuidelijke infrastructuur bij Groningen.
* Realiseren van een goede (inter)nationale bereikbaarheid door een snelle internationale (spoor)verbinding.
* Realiseren van een stadsgewestelijk openbaar vervoer (light rail) in stad en regio met bijbehorende transferia.
* Verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad door de aanleg van parkeergarages nabij de binnenstad en stroomlijnen van aanrijroutes.
* Verder verbeteren van de kwaliteit van de fietsverbindingen in en rond de stad.
* Voorzien in verbindingszones tussen natuur en landschap en het stedelijke blauw-groene netwerk.
* Zorgdragen voor nieuwe stedelijke grenzen op basis van zowel stedelijke identiteit als landschappelijke karakteristiek en herkenbaarheid.

Deze ontwerpschets is gemaakt om te onderzoeken hoeveel woningen er na 2010 in het tussengebied gerealiseerd kunnen worden. Voor de daadwerkelijke realisatie zullen varianten onderzocht worden, waarbij de dan levende inzichten een rol spelen bij de uiteindelijke keuzen die dan gemaakt worden.



ontwerpschets: gebied tussen Haren en Gronin

4. 9. Stedelijk gebied Assen.

Beschrijving.

Assen is in aanvulling op Groningen als 'tweede sterke stad' vooral de zuidelijke pool van de regio. Naast Noord-Drenthe is ook overig Drenthe, met name Midden-Drenthe, sterk georiënteerd op de voorzieningen, werkgelegenheid en bestuursfuncties van Assen. Evenals de regio heeft Assen in de afgelopen 12 jaar een sterke groei doorgemaakt: van 21.000 naar 30.000 arbeidsplaatsen, van 48.000 naar 56.000 inwoners en een toename van de woningvoorraad met ca 5500 woningen.

Recente prognoses (TNO) gaan uit van een verdere groei van het aantal arbeidsplaatsen tot 40.000 in 2010.

De werkgelegenheid en ook de groei daarvan is sterk geconcentreerd in Assen. Daarentegen heeft de groei van bevolking en woningbouw meer gespreid in de hele regio plaatsgevonden. Meer dan de helft van de arbeidsplaatsen in Assen wordt daardoor nu ingenomen door mensen van buiten Assen. De inkomende pendel is verdubbeld tot meer dan 15.000. Al met al is de druk op de stedelijke hoofdinfrastructuur meer dan verdubbeld en dreigt congestie de economische ontwikkeling af te remmen. Hierin ligt de grootste opgave voor Assen.

Wat betreft het wonen moet Assen concurreren met het zeer hoogwaardige woonmilieu in de omliggende dorpen van Noord- en Midden-Drenthe. Daar is Assen redelijk in geslaagd door de mogelijkheden van het Drents Plateau zo goed mogelijk te benutten. Beken als de Drentse Aa, het en het Eelderdiep ontspringen in of rond Assen en zorgen samen met esdorpen, heidevelden en bossen voor een aantrekkelijke natuurlijke omgeving. Die omgeving wordt door groene longen tot diep in de stad doorgezet, waardoor Assen een hoogwaardig woonklimaat kan bieden voor alle doelgroepen.

In combinatie daarmee zorgt de ligging langs de A28 voor een hoogwaardige bedrijfsomgeving. In de economische hoogconjunctuur van de afgelopen jaren resulteerde dat in de afgelopen 3 jaar onder meer in een gestaag toenemende uitgifte van gemiddeld 15 ha bedrijventerreinen per jaar

De koers: Continueren van evenwichtige groei.

De koers voor het stedelijk gebied van Assen wordt bepaald door de opgave de groei van arbeidsplaatsen en bevolking op te vangen en op kwalitatief goede wijze af te stemmen.

Voor de periode tot 2010 bedraagt de woningbouwtaakstelling 4.500 nieuwe woningen. Tevens is er sprake van een herstructureringsopgave. (ca. 600)

De oostelijke stadsrandzone is door de aanwezige natuurwaarden (stroomdal Drentse Aa) niet beschikbaar voor bebouwing. Voor de benodigde toekomstige stadsuitleg komt alleen de westelijke stadsrandzone in aanmerking. Uiterste begrenzing is het Noord-Willemskanaal in het noorden en het natuurterrein bij Baggelhuizen.

De gebieden aan de noord- en zuidzijde worden benut voor ontwikkeling van de bedrijventerreinen Assen-Noord en Assen-Zuid (na gebleken noodzaak).

Door de mogelijkheden van herstructurering optimaal te benutten, zal het stationsgebied en het centrum aantrekkelijk gemaakt worden. In samenhang daarmee zal ook de capaciteit van de stedelijke infrastructuur sterk opgevoerd worden, met inbegrip van een goede hoogwaardige openbaar vervoersverbinding met Groningen.

* **Westelijke stadsrandzone in relatie met het regiogebied Norg/Vries en de Midden-Drentse zone Veenhuizen/Smilde/Beilen.**

De westelijke stadsrandzone kent een afwisseling van gebieden met veel natuurlijke waarden, maar ook gebieden zonder bijzondere waarden. Dat biedt een goede uitgangspositie voor de woningbouwontwikkeling: er is ruimte om met behoud van bestaande waarden een aantrekkelijk woongebied te maken. Behoud en versterking van natuurlijke en recreatieve waarden staat voorop in de volgende zones: recreatiegebied Baggelhuizen/Boskamp/Asserbos, Drentse hoofdvaart, Bosgolfterrein/recreatiegebied Pittelo, Benkoelen en de Messchen. Dit versterkt ook de ecologische en recreatieve verbinding van de groene stadslongen met natuurgebieden als het Witterveld, de vaarten en wijkenstructuur van de Drentse Hoofdvaart, het Drents-Friese woud, het Fochteloërveen, het koloniegebied Veenhuizen, de Drentse Aa en het Balloërveld.

Zo wordt de ecologische en recreatieve hoofdstructuur in de stadsrandzone versterkt. In samenhang daarmee worden voorinvesteringen gedaan in tussenliggende gebieden, om deze geschikt te maken voor de ontwikkeling van nieuwe woongebieden en bedrijventerreinen. Het betreft zowel de uitbreiding van de nieuwe woonwijk Kloosterveen als de ontwikkeling van nieuwe woonlocaties ten noorden van Kloosterveen. Bosontwikkeling aan de west- en noordkant van Assen behoort tot de mogelijkheden.

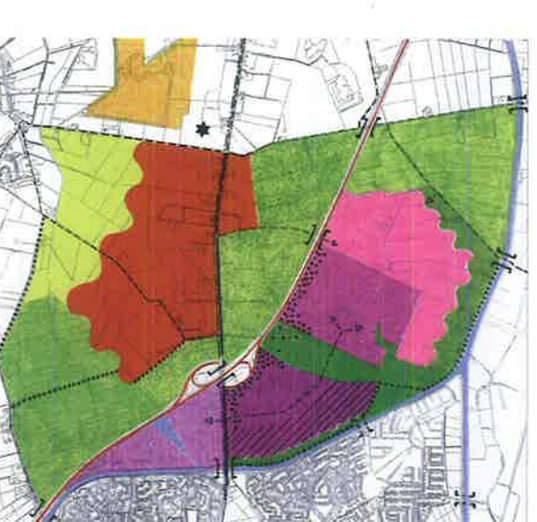












Voor het noordelijke deel van de westelijke stadsrandzone zijn in de (concept)structuurvisie Assen-Noord reeds locaties aangegeven die geschikt zijn voor woningbouw, variërend van een gehele woonwijk tot landgoedwonen. Definitieve keuzes zijn nog niet gemaakt.
De structuurvisie Assen-Noord geeft aan dat de noordelijke corridor aan de A28 in aansluiting op het Peelerpark benut zal worden voor ontwikkeling van het bedrijventerrein Assen-Noord. In totaal wordt hiervoor ca. 250 ha gereserveerd, te ontwikkelen in 2 fases tot 2030. Voor de eerste fase (tot 2010) is een bestemmingsplan in voorbereiding. Deze toplocatie zal zowel kunnen voorzien in de behoefte aan hoogwaardig bedrijventerrein (vervolg Peelerpark), als in de vraag naar gemengd bedrijventerrein.
In de zuidelijke corridor tussen A28 en de spoorlijn Assen-Hoogeveen kan na gebleken noodzaak, op termijn een bedrijventerrein worden gerealiseerd ten behoeve van transport en distributie (TD). Daarmee wordt dan ingespeeld op de toekomstige nieuwe aansluiting A28 - verdubbelde N33.
Aansluitend op deze zuidelijke corridor wordt ten westen van de A28 het gebied de Haar verder ontwikkeld. Omvangrijke investeringen in het complex TT-circuit/Verkeerspark bieden de basis voor vervolginvesteringen en geven zo een grote impuls aan de toeristische sector.

* **Versterking en vitalisering van de stedelijke structuur.**

Voor de verdere ontwikkeling van Assen als tweede sterke stad naast Groningen zijn de herstructurering van binnenstad en stationsgebied en het vergroten van de capaciteit van de hoofdinfrastructuur van vitaal belang.
In Centrum-West is een omvangrijke herstructurering (sloop, sanering, nieuwe infrastructuur) noodzakelijk om het toeristisch zeer aantrekkelijke westelijke entree-gebied langs de Vaart te integreren met het centrale winkelgebied.
De ontwikkeling van Centrum-Oost hangt samen met de herstructurering van het stationsgebied. Dit gebied heeft een omvangrijke taakstelling voor nieuwe kantoor- en dienstenlocaties, maar heeft ook een opgave in de herstructurering van verouderde woonwijken en bedrijventerreinen. De sloop- en saneringsopgave is omvangrijk en er moeten grote infrastructurele ingrepen worden uitgevoerd.
In de vroeg na-oorlogse wijken (zoals Assen-Oost) en de wat jongere wijken (Pittelo, Peelo, Baggelhuizen, Noorderpark) zijn verbetering van de woonomgeving en infrastructuur noodzakelijk om omzetting van huur naar koop en verhoging van de woonkwaliteit te bewerkstelligen. De te eenzijdige wijkopbouw moet worden aangepast aan hedendaagse kwaliteitseisen en een veranderende leeftijdsopbouw.
De sterke bevolkingsgroei en krachtige toename van de werkgelegenheid geven capaciteitsproblemen op grote delen van de stedelijke hoofdinfrastructuur. In samenhang met de ontwikkeling van de nieuwe uitleggebieden zijn voor 2010 aanpassingen nodig van een deel van de Europaweg West, het wegvak Peelo, de Europaweg Noord, Industrieweg, Overcingellaan en Vaart Zuidzijde.

De opgave.

De opgave voor het stedelijk gebied van Assen betekent werken aan:

* Versterken van de regionale positie van Assen als sterke stad naast Groningen.
* Verdere concentratie van wonen, werken en voorzieningen.
* Herstructurering van stationsgebied.
* Herstructurering Centrum-Oost.
* Herstructurering Centrum-West, omgeving Vaart uiteinde.
* Herstructuring van oudere woonwijken om de woonkwaliteit te verbeteren.
* Ontwikkelen van de Westelijke stadsrandzone:
  - woonwijk Kloosterveen
  - bedrijventerrein Assen-Noord
  - gebied de Haar
  - bedrijventerrein Assen-Zuid (na gebleken behoefte)
  - nieuwe woonlocaties (op termijn)
* Versterken landschap westelijke stadsrandzone en versterken van natuurlijke en cultuurhistorische waarden en verbindingszones. Voorsorteren door landschapsbouw op stadsuitleglocaties (bos, water en recreatieve voorzieningen).
* Vergroten van de capaciteit van de stedelijke hoofdinfrastructuur en de ontsluitingswegen naar centrum/stationsgebied.
* Verbeteren aansluiting A28 - N33.
* Verdubbeling N33.
* Maatregelen ter voorkoming nieuwe verkeersstromen over de oude rijksweg naar Vries.
* Realiseren hoogwaardige openbaar vervoerslijnen (bijv. light-rail) en verbetering van de kwaliteit van het overig openbaar vervoer en van fietsverbindingen.

4.10. De schakelgemeenten.

Ten noorden en noordwesten van de stad Groningen liggen vier kernen die in het kader van de regiovisie een zogenaamde schakelfunctie gekregen hebben. Het zijn de hoofdkernen van de gelijknamige gemeenten Zuidhorn, Winsum, Bedum en Ten Boer.

Deze kernen liggen op korte afstand van de stad Groningen in een landelijk gebied met als hoofdfuncties landbouw, natuur en recreatie. De voorzieningen in de kernen zijn vooral gericht op de eigen bevolking en op de bevolking die woont en vaak werkt in de vele kleinere kernen in het omliggende gebied. De verbindingen met de stad zijn goed, zowel per auto als per openbaar vervoer. Er is (m.u.v. Ten Boer) sprake van goede spoorverbindingen.
Verdubbeling van het spoor Grijpskerk-Groningen en Sauwerd-Groningen maakt inzet van light rail, dat met een hoge frequentie de verbinding met Groningen verzorgt mogelijk.
De afgelopen jaren is er in Zuidhorn, Winsum, Bedum en Ten Boer relatief fors gebouwd. Deze woningbouw richtte zich onder meer op inwoners van de stad Groningen. Met het onderschrijven van de regiovisie is gekozen voor concentratie van de woningbouw in de stad en voor temporisering van de groei in deze kernen.
Tegelijkertijd is in de Regiovisie aangegeven dat de kernen Zuidhorn, Winsum, Bedum en Ten Boer een specifieke schakelfunctie hebben in het landelijk gebied ten westen, respectievelijk ten noorden van de stad Groningen. Deze schakelfunctie richt zich op:

* De concentratie van activiteiten en functies in de centrumkernen.
* Het aanbieden van kwantitatief en kwalitatief voldoende voorzieningen voor het omliggende landelijk gebied, zodat de leefbaarheid gegarandeerd blijft.
* De opvang van de groeiende vervoersstromen van het gebied naar de stad en de inzet van collectieve vervoersvoorzieningen.
* Concentratie op woningbouw voor voornamelijk de eigen gemeentelijke bevolking,
* De concentratie van lokale bedrijvigheid en werkgelegenheid.
* Het bieden van recreatieve mogelijkheden voor bevolking uit eigen gemeente, stad en rest van de regio.

Zo blijven de hoofdkernen belangrijk voor de bevolking van het landelijk gebied. Tegelijkertijd krijgen de voorzieningen en ondernemers meer kansen zich te handhaven en hun activiteiten te versterken, waardoor de werkgelegenheid en leefbaarheid van dit deel van de regio gewaarborgd blijft. Er is nadrukkelijk aandacht voor de leefbaarheid in de kleine kernen. De bevolkingsomvang van de hoofdkernen moet tenminste op peil kunnen blijven.

De schakelgemeenten hebben dit concept uitgewerkt en vertaald in concrete acties en projecten. Daarbij gaat het om projecten in de fysieke omgeving, maar ook om acties gericht op het mobiliseren van de eigen bevolking en ondernemers om inhoud te geven aan die centrale functie. Gezonde, dynamische ontwikkelingen in Zuidhorn, Winsum, Bedum en Ten Boer zullen ook een positieve invloed op de ontwikkelingen aan de noordkant van de stad Groningen hebben.





Zuidhorn.
Het centrumgebied van Zuidhorn moet in het kader van de schakelfunctie aangepast worden tot een eigentijds en kwalitatief hoogwaardig winkelgebied. Het moet kunnen voorzien in de behoefte van de eigen bevolking, van de bevolking in het westen van de provincie Groningen en in een deel van de provincie Friesland. Het winkelaanbod zal vooral in de non-foodsector moeten worden vergroot.
Zuidhorn heeft al een belangrijke rol op het gebied van de zorgvoorzieningen. Overwogen wordt te komen tot een nieuw centrum voor verschillende vormen van begeleid wonen voor ouderen en gehandicapten, eventueel uitgebreid met poliklinieken van ziekenhuizen uit de stad Groningen en de geestelijke volksgezondheid. Daarvoor is verplaatsing en uitbreiding Zonnehuis en Westerburcht wenselijk.

De kwaliteitslocatie Oostergast is de nieuwe uitbreidingswijk. Het idee om de grond die vrijkomt bij de verbreding van het Van Starkenborghkanaal te benutten voor landschapsbouw zal nader onderzocht moeten worden. Tevens zal nagegaan worden waar een mogelijke rondweg ten oosten van Zuidhorn aangelegd kan worden. Bij het station van Zuidhorn zal het bestaande transferium verder ontwikkeld worden, waardoor het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd wordt.
Het bestaande industrieterrein Mokkenburg (gelegen tussen kanaal, spoorweg en autoweg) zal mogelijk uitgebreid en opgewaardeerd worden. Goede afstemming met de ontwikkelingen bij de stad Groningen is noodzakelijk.
Ten behoeve van de recreatieve ontwikkeling is voorzien in de aanleg van het fietspad Den Ham-Oldenhove en de uitvoering van het wandel- en fietspadenplan voor Zuidhorn en Winsum.

Winsum.

Het historisch centrum van Winsum zal versterkt en ontwikkeld moeten worden tot een dynamischer winkel- en voorzieningengebied. Daarvoor zal nodig zijn verplaatsen en herbestemmen van panden en gebieden en uitplaatsing van bedrijven.
Nabij het spoor wordt het transferium verder ontwikkeld in combinatie met diverse voorzieningen (Park and Ride, VVV, fietsenverhuur), woningbouw en kleinschalige kantoren. Deze ontwikkeling zal bijdragen aan de schakelfunctie van Winsum. Aanpassingen van de infrastructuur zullen bijdragen aan betere ontsluiting van het centrumgebied.
Het bedrijventerrein 't Aanleg voorziet in de behoefte aan ruimte voor lokale bedrijvigheid.



Woningbouw kan in de toekomst plaats vinden op de woningbouwlocatie De Brake aan de noordzijde van Winsum.
Winsum beschikt over veel voorzieningen op het gebied van welzijn, zorg en onderwijs, veelal met een functie voor het omliggende gebied. Het streven is deze voorzieningen onder één dak te brengen.
In recreatief opzicht is Winsum uitvalsbasis voor een bezoek aan het omliggende gebied. Versterking van die functie kan plaatsvinden door o.m. het verbeteren van de aanlegfaciliteiten, waardoor vaarrecreanten meer aan Winsum gebonden worden. Verblijfsrecreatieve voorzieningen worden verbeterd en op kleine schaal uitgebreid. Ten behoeve van de recreatieve ontsluiting van het omliggend gebied zullen diverse wandel- en fietspaden aangelegd moeten worden. Daarmee worden voor de lokale recreatieondernemers en de lokale middenstand nieuwe kansen gecreëerd.



Ontwikkelingsschets schakelfunctie Zuidhorn, Winsum, Bedum en Ten Boer

Bedum.

In Bedum zal herstructurering van het centrum en met name van de winkelfunctie moeten leiden tot een beter winkelaanbod. Uitbreiding kan in de food- èn non-food sector plaatsvinden, parkeervoorzieningen zullen aangepast moeten worden en beperkte ingrepen in de infrastructuur zullen de doorstroming en bereikbaarheid moeten verbeteren.
De zorgvoorzieningen zullen verbeterd moeten worden. Daarin passen de plannen om door nieuwbouw het woonzorgcomplex c.a. Alegunda Ilberi aan nieuwe eisen aan te passen en aan te vullen met andere zorgvoorzieningen.
Het bedrijventerrein van Bedum zal uitgebreid moeten worden ten behoeve van de lokale bedrijvigheid, terwijl ook de ontsluiting verbeterd moet worden, door middel van een brug over het Boterdiep ter hoogte van de Waldrift.
Nieuwe woningbouw is gepland in de uitbreidingswijk Ter Laan. Aandacht zal worden besteed aan herstructurering, bijvoorbeeld in de Professorenbuurt.



De gemeente Bedum heeft plannen om enkele toeristische voorzieningen te ontwikkelen (de Molen Onderdendam, het museum in Bedum), die na realisatie kunnen bijdragen aan toename van het toeristisch-recreatief bezoek aan Bedum.
De gemeente overweegt om op het grondgebied van Bedum een golfterrein te (doen) realiseren. Gedacht wordt aan een locatie op korte afstand van de stad Groningen, in de nabijheid van het stadspark Noorddijk. Voorts zijn er plannen voor het uitbreiden van een fietspaden netwerk.

Naar de plaats en functie van het station in combinatie met een eventueel transferium zal nader onderzoek gedaan worden. De locatie moet bezien worden in samenhang met bestaande en nieuwe woonlocaties.

Ten Boer.

Voor het goed kunnen vervullen van de schakelfunctie is het noodzakelijk het centrum van Ten Boer te herstructureren. Daarbij gaat het om de ontwikkeling van winkelruimte, kantoorruimte en een ruimte voor de gezondheidszorg. Aankoop, sloop en herstructurering van Hamwijk past goed in die plannen.
De infrastructuur zal op enkele plaatsen moeten worden aangepast, waarbij de gedachten van de gemeente uitgaan naar een rondweg en de aanleg van een bustransferium.
De capaciteit van de zorgvoorzieningen voor ouderen moet uitgebreid en verbeterd worden, waarbij sprake zal zijn van speciaal voor deze doelgroep te bouwen seniorenwoningen.

De toeristisch-recreatieve ontwikkeling van Ten Boer wordt bevorderd door het realiseren van fietspaden en faciliteiten voor de vaarrecreatie ter hoogte van de "Witte Meuln". Hiervoor ligt een restauratieplan gereed. Uitvoering van het steigerplan Ten Post past goed bij het opkrikken van de recreatieve functie.

Het bestaande bedrijventerrein zal opgeknapt en mogelijk uitgebreid moeten worden ten behoeve van de lokale bedrijvigheid.

5. Projecten

In dit hoofdstuk wordt een beeld gegeven van de projecten, waarvan de uitvoering, in relatie gebracht kan worden met de regiovisie. De nu volgende lijst van projecten is opgesteld op basis van de inzichten van dit moment.
Er is een specifieke lijst opgenomen met enkele gemeenschappelijke projecten die niet gebiedsgebonden zijn.
De projectaanduiding is globaal en niet uitputtend en gedetailleerd. Een verdere uitwerking en detaillering van de projecten zal plaats vinden na de ondertekening en aanvaarding van het uitvoeringsconvenant. Dan wordt namelijk op basis van deze projectenlijst een meerjaren programma opgesteld, waarin veel gedetailleerder in gegaan wordt op de inhoud, procedures, planning en financiering van ieder project.
Dit voortschrijdend meerjaren programma is regelmatig onderwerp van bespreking in de stuurgroep. Bijstelling geschiedt naar aanleiding van monitoring, waarbij interne en externe ontwikkelingen, die van invloed zijn op de voortgang van het samenwerkingsproces en van de afzonderlijke projecten betrokken zullen worden.

Inventarisatie van projecten, op basis van gemeentelijke informatie.

GRONINGEN OOST, SLOCHTEREN.

Periode	projecten	trekker
1999/2000	1. Opstellen masterplan Groningen oost in verband met voorinvesteringen in het landschap, tbv toekomstige uitbreiding.	1. Gemeente Groningen.
	2. Uitwerking Borgwonen concept, opstarten proces voor uitvoering eerste locaties.	2. Slochteren.
	3. Realisatie bestaande plannen woningbouw	3. Slochteren
2000/2010	1. Realisatie landschap Groningen oost tbv toekomstige woningbouw.	1. Gemeente Groningen
	2. Natuurontwikkeling Midden-Groningen, inclusief recreatieve voorzieningen.	2. Slochteren, provincie Groningen.
	3. Planontwikkeling en realisatie hoofdinfrastructuur: - verbinding met Groningen - Groningen-Delfzijl - Kanaal verbreding - tracé studie HSl/Magmneetbaan	3. Provincie Groningen, rijk, gemeente Groningen, Slochteren.
	4. Ontwikkeling bedrijfsterreinen Groningen oost.	4. Gemeente Groningen.
	5. Realisatie woningbouw, Borgmeren, Borgwonen, Schatterswold.	5. Slochteren.

GRONINGEN zuidwest, LEEK/RODEN, TEN ZUIDEN VAN A7

periode	projecten	trekker.
1999/2000	1. Planontwikkeling ontwerpstudies. - bestemmingsplan Ter Borch - structuurschets Roden - onderzoek bedrijventerreinen Leeksterhout-noord, Hoogkerk-west. - bestemmingsplan Oostindie.	1. Provincie Groningen, Zuidlaren, Leek, Noordenveld, gemeente Groningen.
	2. Realisatie en verdere planontwikkeling Eelder-Peizermade.	2. Provincie Drenthe en natuurorganisaties.
	3. Studie HOV lijn, haalbaarheid en milieu effecten Leek/Roden-Groningen.	3. Provincie Drenthe.
	4. Realisatie woningbouw - Piccardhof (400 woningen) -Vijfde Verloting ea, - Wolveschans.	4. Gemeente Groningen, Noordenveld, Leek.
	5. Uitvoeren planstudie westelijke rondweg Leek	5. Provincie Groningen, Leek.
2000/2010	1. Voortzetting Natuurontwikkeling kerngebied en randen.	1. Provincie Drenthe, en natuurorganisaties.
	2. Realisatie projecten recreatief medegebruik.	2. Provincie Drenthe, Noordenveld, Zuidlaren.
	3. Realisatie HOV verbinding Leek/Roden-Groningen.	3. Rijk, provincies, Leek, Noordenveld.
	4. Bestemmingsplan en realisatie woningbouw en bedrijventerreinen	4. Leek, gemeente Groningen, Noordenveld, Zuidlaren.
	5. Verbetering verkeersstrtuctuur bij Leek (incl. westelijke rondweg)	5. Provincie Groningen, Leek.
	6. Realisatie Ecologische verbindingen Paterswoldsemeer, Ter Borch, Eeldermade.	6. Provincie Drenthe, Zuidlaren.

GRONINGEN WEST.

periode	projecten	trekker
1999/2000	1. Realisatie bestaande plannen woningbouw en bedrijventerreinen Groningen west. Herstructurering en wijkverbetering Vinkhuizen.	1. gemeente Groningen.
	2. Planontwikkeling nieuwe plannen, de Held, Reitdiep, Hoogkerk west.	2. Gemeente Groningen.
	3. Planontwikkeling archeologische zone bij Leegkerk, fietspaden.	3. Gemeente Groningen.
2000/2010	1. Realisatie woningbouw (ca4600) en bedrijventerreinen Groningen west.	1. Gemeente Groningen.
	2. Planontwikkeling nieuwe woningbouw.	2. gemeente Groningen.
	3. Studie Rondweg Groningen west. eventueel betrekken bij studie bestaande ringweg.	3. Provincie Groningen.
	4. Realisatie plannen in Archeologische zone bij Leegkerk.	4. gemeente Groningen.
	5. Verdubbeling Spoorlijn Groningen-Leeuwarden.	5. Rijk, provincies Groningen en Friesland.

NORG/VRIES, het Drents Plateau.

periode	projecten	trekker
1999/2010	1. Verbeteren landschap, voor water, natuur en landbouw	1. Provincie Drenthe, gemeenten Assen, Zuidlaren, Noordenveld
	2. Realisering ecologische verbinding Witterveld-Fochteloërveen	2. Provincie Drenthe,.
	3. Afronden bedrijventerrein Tynaarloo.	3. Gemeente Zuidlaren.
	4. Herstructurering bestaande verblijfsrecreatie.	4. Gemeenten Zuidlaren, Noordenveld.

HAREN, beekdal Drentsche Aa

Periode	projecten	trekker
1999/2000	1. Realisering bestaande woningbouwplannen Haren.	1. Haren.
	2. Planontwikkeling tussen gebied Groningen-Haren tbv woningbouw. (capaciteit- en kwaliteitsstudie)	2. Haren, Gemeente Groningen en provincie Groningen.
	3. Planontwikkeling bedrijventerrein Nesciolaan locatie.	3. Haren.
	4. Planontwikkeling, verbetering verkeersstructuur Groningen Zuid, besluitvorming zuidtangent.	4. Rijk, provincie Groningen, Haren en gemeente Groningen.
	5. Realisatie natuurontwikkeling. Nationaal park Drentse Aa, samenhang water/natuur	5. Provincie Groningen, Haren, Provincie Drenthe
2000/2010	1. Realisatie uitkomsten studie zuidelijke ringweg, zuidtangent..	1. Rijk.
	2. Verdere palnontwikkeling woningbouw tussengebied Groningen-Haren.	2. Haren.
	3. Realisatie centrumplan inclusief verkeersstructuur.	3. Haren.
	4. Realisatie woningbouw.	4. Haren.
	5. Realisatie Nesciolocatie.	5. Haren.
	6. Realisatie onderdeel STOV.	6. Rijk.
	7. Kwaliteitsverbetering recreatieve voorzieningen Zuidlaardermeer	7. Gemeente, provincie.

STAD GRONINGEN.

periode	projecten	trekker
1999/2000	1. Planontwikkeling diverse woningbouw plannen op inbreidings en uitleg locaties. Held, Gravenburg, Reitdiep, Ruskenveen ea.	1. Gemeente Groningen
	2. Planontwikkeling en realisatie wijkvernieuwing en herstructurering, Paddepoel, Oosterpark, Corpus-noord, Weijert-noord, centrale zone Leeuwenborg.	2. Gemeente Groningen
	3. Verkeersmaatregelen ringwegen.	3. Provincie Groningen
	4. Planontwikkeling en voorbereiding STOV.	4. Gemeente Groningen, Rijk.
	5. Realisatie centrum- en stationsgebiedplannen	5. Gemeente Groningen.
	6. Planontwikkeling en realisatie bedrijventerreinen, Europapark, Eemspoort ea.	6. Gemeente Groningen.
2000/2010	1. Realisatie diverse woningbouwplannen.	1. Gemeente Groningen.
	2. Realisatie diverse wijkvernieuwing- en herstructureringsplannen.	2. Gemeente Groningen.
	3. Uitvoering plannen ringwegen, transferia en overige verkeersstructuur, inclusief fietspadennet.	3. gemeente Groningen.
	4. Realisatie diverse bedrijventerreinen.	4. Gemeente Groningen.
	5. Realisatie STOV.	5. Rijk, Gemeente Groningen.

ASSEN

periode	projecten	trekker
1999/2000	1. Studie en besluitvorming verkeersstructuur.	1. Assen.
	2. Planontwikkeling stationsgebied, Centrum-Oost, Centrum-West.	2. Assen.
	3. Masterplan westelijke stadsrandzone.	3. Assen.
	4. Planontwikkeling wijkvernieuwing na- oorlogse wijken.	4. Assen.
	5. Realisatie bestaande woningbouwplannen.	5. Assen.
	6. Planontwikkeling revitalisering bedrijfsterreinen.	6. Assen, provincie Drenthe.
2000/2010	1. Realisatie verkeersstructuur.	1. Assen.
	2. Planontwikkeling aansluiting A28, verdubbeling N33	2. Assen.
	3. Realisatie stationsgebied en diverse centrumplannen.	3. Assen.
	4. Realisatie bedrijventerreinen Assen-Noord.	4. Assen.
	5. Realisatie masterpaln westelijke stadsrandzone.	5. Assen.
	6. Realisatie wijkverbetering na-oorlogse wijken.	6. Assen.
	7. Planontwikkeling STOV, light rail Assen-Groningen.	7. Provincies, rijk.
	8. Realisatie Kloosterveen.	8. Assen.
	9. Revitalisering bedrijventerreinen.	9. Assen.

HOOGEZAND-SAPPEMEER

periode	projecten	trekker
1999/2000	1. Realisatie en planontwikkeling woningbouw en herstructuring.	1. Hoogezand-Sappemeer.
	2. Realisatie centrumplan.	2. Hoogezand-Sappemeer.
	3. Planontwikkeling voor landschaps-ontwikkeling aan zuidzijde tbv toekomstige woningbouw.	3. Hoogezand-Sappemeer.
	4. Studie minimalisering overlast spoor.	4. Rijk, Provincie, Hoogezand-Sappemeer.
	5. Versterken recreatie functie Zuidlaardermeer.	5. Zuidlaren, Hoogezand-Sappemeer.
2000/2010	1. Realisatie woningbouw en herstructurering.	1. Hoogezand-Sappemeer.
	2. Planontwikkeling nieuwe woningbouw in zuidelijke richting, inclusief verkeersontsluiting en aansluiting op spoor.	2. Hoogezand-Sappemeer.
	3. Planontwikkeling STOV,light rail met Groningen.	3. Provincie Groningen.
	4. Realisatie landschapsontwikkeling tbv toekomstige woningbouw.	4. Hoogezand-Sappemeer
	5. Realisatie bedrijventerreinen.	5. Hoogezand-Sappemeer
	6. Realisatie vaarverbinding Zuidlaardermeer- Oost-Gronings vaarcircuit en Bareveld.	6. Hoogezand-Sappemeer
	7. Verbetering fietsverbinding met Groningen.	7. Hoogezand-Sappemeer
	8 Ontwikkeling tuinbouwgebied Sappemeer.	8. Hoogezand-Sappemeer
	9. Opstellen structuurschets zone A7.	9. Hoogezand-Sappemeer, Gemeente Groningen.
	10.Planstudie tracé Hoogezand-Zuidlaren-A28.	10.Provincie Drenthe en Provincie Groningen.

GEMEENSCHAPPELIJKE, GRENSOVERSCHRIJDENDE PROJECTEN.

Periode	projecten	trekker.
1999 E.V.	1. Onderzoek en studie naar mogelijkheid tot gemeenschappelijke regie mbt aanleg, beheer, acquisitie, exploitatie regionale bedrijventerreinen.	1. Stuurgroep.
	2. Planontwikkeling voor gebied tussen Groningen en Assen mbt landschapsversterking, landgoederen.	2. Assen, Zuidlaren, Haren.
	3. Integrale planontwikkeling HOV-lijnen volgens STOV.	3. Rijk, Provincies, gemeenten.
	4. Tracéstudie HSL/magneetbaan.	4. Rijk, Provincies, gemeenten.
	5. Planontwikkeling regionale verkeersstructuur.	5. Provincies.
	6. Gezamenlijk beleid toerisme en recreatieve voorzieningen.	6. Provincies, gemeenten.
	7. Onderzoek en studie naar mogelijkheid voor het voeren van een gezamenlijk beleid tav regionale voorzieningen.	7. Stuurgroep.
	8. Opstellen van een voortschrijdend meerjaren programma, financiële planning en monitoring	8. Stuurgroep.
	9. Gemeenschappelijke communicatie, uitstraling, naar buiten treden Regiovisie.	9. Stuurgroep.

SCHAKELGEMEENTEN, Zuidhorn, Bedum, Winsum, Ten Boer.

Periode	projecten	trekker
1999/2000	1. Realisatie bestaande woningbouwplannen, Zuidhorn.	1. Zuidhorn.
	2. Planontwikkeling woningbouw Zuidhorn.	2. Zuidhorn.
	3. Planontwikkeling rondweg in relatie met kanaalverbreding., Zuidhorn.	3. Zuidhorn.
	4. Planontwikkeling diverse plannen schakelfunctie Zuidhorn. (centrum en zorgvoorzieningen, verkeersstructuur, uitbouw transferium, ontsluitend openbaarvervoer, recreatieve route structuren)	4. Zuidhorn.
	5. Planontwikkeling nat bedrijventerrein.	5. Zuidhorn.
	6. Realisatie bestaande woningbouwplannen, Bedum.	6. Bedum.
	7. Planontwikkeling nieuwe woningbouw, en herstructurering, Bedum.	7. Bedum.
	8. Planontwikkeling diverse plannen schakelfunctie, Bedum. (Centrum en zorgvoorzieningen, verkeersstructuur, transferium ed)	8. Bedum.
	9. Realisatie div. recreatieve voorzieningen(fietspaden, golfbaan, museum)	9. Bedum.
	10.Realisatie bestaande woningbouwplannen, Winsum.	10.Winsum.
	11.Planontwikkeling nieuwe woningbouw, Winsum.	11.Winsum.
	12.Planontwikkeling en realisatie diverse recreatie plannen, Winsum.	12.Winsum.
	13.Planontwikkeling diverse plannen schakelfunctie, Winsum. (Centrum en zorgvoorzieningen, verkeersstructuur, transferium).	13.Winsum.
	14.Realisatie bedrijventerrein 't Aanleg.	14.Winsum.
	15.Realisatie diverse recreatieve voorzieningen, incl. fietspadenplan, Ten Boer.	15.Ten Boer.
	16.Realisatie bestaande woningbouwplannen, Ten Boer.	16.Ten Boer.
	17.Planontwikkeling nieuwe woningbouw, ten Boer.	17.Ten Boer.
	18.Planontwikkeling diverse plannen schakelfunctie Ten Boer. (Centrum en zorgvoorzieningen, verkeerssrtuctuur, transferium.)	18.Ten Boer.
2000/2020	1. Uitvoering bovengenoemde plannen, Zuidhorn.	1. Zuidhorn.
	2. Uitvoering bovengenoemde plannen, Bedum.	2. Bedum.
	3. Uitvoering bovengenoemde plannen, Winsum.	3. Winsum.
	4. Uitvoering bovengenoemde plannen, Ten Boer.	4. Ten Boer.

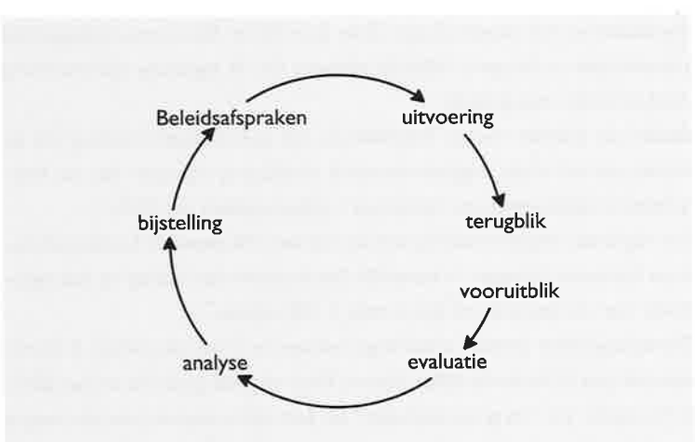
6. Monitoring, Financiële aspecten en Organisatie

6.1. Monitoring.

Inleiding.

Gezamenlijk zetten de regiopartners de schouders onder een ambitieuze ontwikkeling. Dat doen ze op basis van visie en op basis van een zo goed mogelijke inschatting van trends en ontwikkelingen. Steeds belangrijker wordt om te weten wanneer te verwachten ontwikkelingen zich voor zullen doen. Maar zaken kunnen ook anders gaan lopen dan nu is voorzien. Het zal daarom nodig zijn de vinger aan de pols te houden. Regelmatig zal teruggeblikt moeten worden op de feitelijke gang van zaken. En regelmatig zal vooruitgeblikt moeten worden op te verwachte ontwikkelingen. Die informatie biedt de basis voor bestuurlijke besluiten over bijstellingen, acties en vervolgstappen in het proces van samenwerking.

In deze paragraaf wordt aangegeven wanneer en met betrekking tot welke aspecten dit proces van 'monitoring' in ieder geval uitgevoerd zal worden.



Monitoring op maat.

Meten is weten. Maar het is wel van belang van dat 'meten' of 'monitoren' maatwerk te maken. Daarom zal in het kader van de regiovisie op drie verschillende manieren gemonitord worden.

- De "grote evaluatie" (1 keer per 4 jaar)
- De beleidsmonitoring (1 keer per 2 jaar)
- De operationale monitoring (1 keer per jaar of zo vaak als er een probleem wordt gesignaleerd)

Bij de "grote evaluatie" staat centraal de vraag of de samenwerking bestuurlijk, organisatorisch en inhoudelijk nog steeds op koers ligt. In het convenant van 1 november 1996 werd al gesproken over een evaluatie aan de hand waarvan partijen zo nodig kunnen besluiten tot bijstelling en eventueel zelfs tot beëindiging van de samenwerking. De eerste grote evaluatie zal in het jaar 2003 plaatsvinden.

De beleidsmonitoring moet tweejaarlijks in beeld brengen of de ontwikkelingen gaan zoals was verwacht en afgesproken. Ook wordt aan de hand van trendanalyses nagegaan of zich belangrijke nieuwe ontwikkelingen zullen gaan voordoen. Eventueel vindt aanpassing van de koers plaats. In het jaar 2001 zal de eerste beleidsmonitoring plaatsvinden.

Via de operationele monitoring worden in regionaal verband de projecten en concrete afspraken gevolgd. Dat legt de basis voor een actueel beeld van de voortgang van de projecten naar tijd, inhoud en kwaliteit. In het kader van de operationele monitoring zal ook voor afzonderlijke partijen duidelijk moeten worden wanneer zij tot actie moeten overgaan. De operationele monitoring richt zich dus vooral op de "dagelijkse" gang van zaken. De aangeleverde informatie is relevant in verband met door de afzonderlijke deelnemers te nemen beslissingen en te ontplooien activiteiten. Het voortschrijdend meerjarenprogramma, zoals genoemd in hoofdstuk 5, een voortschrijdende financiële planning, zoals verderop besproken wordt en de operationele monitoring zullen tezamen de spil vormen van de onderlinge samenwerking in de dagelijkse praktijk.

Toespitsing en beperking.

De beleidsmonitoring zal zich vooral richten op de ontwikkeling van bevolking, woningbouw, werkgelegenheid en bedrijventerreinen.

Aspecten als infrastructuur en natuurontwikkeling worden meegenomen wanneer daar aanleiding toe bestaat. Het niet op tijd gereed komen van (een deel van) de noodzakelijke infrastructuur of natuur- en waterontwikkeling kan immers gevolgen hebben voor bijvoorbeeld de haalbaarheid van een woningbouwlocatie.

De analyses zullen zich vooral op het regionale schaalniveau richten.

- *Bevolking en woningbouw.*

De bevolkingsontwikkeling zal op regionaal schaalniveau in beeld worden gebracht via onder meer de ontwikkeling van inwonertallen, geboorte en sterfte, migratie, leeftijdsopbouw en de samenstelling van huishoudens.

De ontwikkeling van de woningvoorraad wordt getypeerd via aantallen woningen, dichtheden, types en prijsklassen, etc. Tevens worden de op korte termijn te realiseren bouwstromen, inclusief de herstructureringsprojecten, in beeld gebracht.

Voorts worden de trends en verwachtingen beschreven met betrekking tot de ontwikkeling van de woningbehoefte, de woningmarkt en de consumentenwensen en worden mogelijke knelpunten aangegeven die op langere termijn bij de ontwikkeling van verschillende gewenste locaties kunnen gaan optreden.

- *Werkgelegenheid en bedrijventerreinen.*

De werkgelegenheidsontwikkeling wordt op regionaal schaalniveau in beeld gebracht via onder meer de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen, de werkloosheid, aard en niveau van de werkgelegenheid, etc.

Aangegeven zal worden hoeveel hectares nieuw bedrijventerrein in de verslagperiode gerealiseerd is, hoe het uitgiftetempo is geweest en hoe het staat met de voorbereiding van nieuwe terreinen (verwerving, planregeling). Tevens zullen aard en typologie en de kwaliteit van de terreinen in beeld gebracht worden.

Voorts worden de trends en verwachtingen voor de langere termijn aangegeven, waarbij een relatie wordt gelegd met het noodzakelijke aanbod van bedrijventerreinen. Het gaat er immers om steeds voldoende en verschillende terreinen beschikbaar te kunnen stellen.

- *Overige aspecten.*

De door gemeenten, provincies en rijk verrichte verkeer- en vervoerstellingen zullen op regioniveau geanalyseerd worden om een beeld te kunnen schetsen van de regionale verkeersafwikkeling, de bereikbaarheid van (delen van) de regio en eventueel te verwachten knelpunten.
Voorts zal gerapporteerd worden over de voortgang van de realisatie van de verschillende projecten met betrekking tot voorzieningen, natuur, landbouw, landschap, water, recreatie en toerisme.
Aan de stuurgroep zal tevens gemeld worden of en waar er plannen voor voorzieningen ontwikkeld worden die mogelijk een onbalans in de regio teweeg kunnen brengen.

Voorbereiding en besluitvorming.

De basisinformatie die nodig is voor een goede monitoring wordt verstrekt door gemeenten en provincies, die daarvoor gebruik maken van bestaande informatieverzameling.
Het projectbureau van de regiovisie Groningen-Assen 2030 ordent en analyseert de aangeleverde informatie en presenteert die in de vorm van een monitoringrapport voorzien van aanbevelingen en adviezen aan het Dagelijks Bestuur c.q. Stuurgroep (zie voor de organisatie paragraaf 6.3.).

De stuurgroep neemt besluiten over de adviezen en aanbevelingen. De colleges informeren en/of raadplegen (vooraf) de raden en staten over de te nemen besluiten. Raden en staten worden direct bij de 'grote evaluatie' betrokken en worden om instemming gevraagd over voorstellen van de stuurgroep, die voortkomen uit de 'grote evaluatie'.
Wanneer de beleidsmonitoring leidt tot voorstellen met gevolgen voor het gemeentelijke en/of provinciaal beleid, worden de raden en staten eveneens om instemming gevraagd.

6.2. Het regiofonds.

Inleiding.

Realisering van de ambitieuze plannen vergt de inspanning en samenwerking van alle partners. Dat geldt ook op financieel gebied.
Het convenant van 1996 sprak over het in gezamenlijkheid dragen van de verantwoordelijkheid voor de financiële aspecten. Daarbij werd ook het voornemen uitgesproken om te komen tot het verevenen van winst- en verlieslocaties.
Om technische, organisatorische en bestuurlijke redenen is van dit voornemen afgezien. Een goed vormgegeven regiofonds is daar een praktisch alternatief voor.

In hoofdstuk 5 is een overzicht opgenomen van projecten waarvan de uitvoering verband houdt met realisering van de regiovisie. Gaandeweg zal dit overzicht worden samengesmeed tot een voortschrijdend uitvoeringsprogramma.
Uitgangspunt is dat de partners in principe zelf operationeel en financieel verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van eigen planonderdelen.Voorts wordt er van uitgegaan dat Europese en/of Rijksbijdragen vooral ingezet worden voor de prioritaire planonderdelen.
De planonderdelen die uit regionale optiek noodzakelijk zijn en in redelijkheid niet door één partner gedragen kunnen worden, zullen door middel van een gezamenlijke medefinanciering tot stand worden gebracht. Daarvoor wordt een regiofonds ingesteld.

Inzet en omvang.

Het regiofonds zal ingezet worden voor specifieke regionale projecten. Het gaat daarbij om omvangrijke projecten met een regionale uitstraling die een substantiële bijdrage leveren aan de regiovisie en gericht zijn op het realiseren van een hoge kwaliteit die zonder extra inspanning niet gegarandeerd kan worden.
In het bijzonder zal het daarbij gaan om:

* Het versterken van de steden Groningen en Assen.
* Het omvormen van het landschap ten behoeve van toekomstige woonmilieus.
* De bereikbaarheid en de interne verkeersafwikkeling, inclusief een goed openbaar vervoer netwerk.
* De schakelfunctie van de schakelgemeenten.
* De schraagfunctie van de schraaggemeenten.
* Het streven om permanent te kunnen beschikken over een op de actuele vraag afgestemde voorraad regionale en bovenregionale bedrijventerreinen.
* De herstructurering van woonwijken in Assen, Groningen en Hoogezand-Sappemeer.
* De versterking van het landelijk gebied, natuur, landschap en agrarisch gebied, inclusief borgwonen en landgoederen.

Het regiofonds moet voldoende omvang hebben om effect te kunnen sorteren. Daarmee ook wordt aan een ieder (van rijk en EU tot maatschappelijke groeperingen en burgers) duidelijk gemaakt dat de regionale samenwerking daadwerkelijk inhoud heeft.
Gezien de ambities van de regiovisie en een voorzichtige schatting van de kosten van het totale programma wordt vooralsnog uitgegaan van een totale investeringsbehoefte van tenminste 1 miljard gulden tot 2010.
Een regionale medefinanciering van ten minste 10%, bovenop lokale, nationale en Europese bijdragen, is wenselijk. Dat betekent een beslag op het regiofonds over die periode van ten minste *f* 100 miljoen.
De regiopartners spreken af dat de gemeenten en provincies samen *f* 10 miljoen per jaar in het fonds zullen storten. Deze afspraak geldt tot en met 2003.
In het kader van "de grote evaluatie" zal een nieuw besluit over de hoogte van de jaarlijkse storting en de onderlinge verdeling over de partijen worden gemaakt.
In het convenant is een overzicht opgenomen van de vaste bedragen, die iedere partner afzonderlijk jaarlijks tot en met 2003 in het fonds zal storten.
In het kader van de regiovisie worden geen afspraken gemaakt op welke wijze de dekking van die bijdrage gevonden wordt.

Procedure-afspraken voor de besteding van het fonds.

Iedere partner kan projecten indienen. Daarbij zal de financiële uitwerking van voldoende niveau moeten zijn.
Beoordeling van de wenselijkheid c.q. noodzaak van een bijdrage uit het regiofonds zal vervolgens plaatsvinden tegen de achtergrond van de eerdergenoemde uitstraling en bijdrage van het project aan de regionale ontwikkeling. Het fonds zal tevens dienen ter bekostiging van de projectorganisatie.

Op basis van het voortschrijdend meerjaren uitvoeringsprogramma stelt de stuurgroep jaarlijks een voorlopige lijst van projecten op die voor medefinanciering uit het fonds in aanmerking kunnen komen.
De stuurgroep neemt vervolgens per project een besluit. Projecten waarbij de inzet van het regiofonds externe geldstromen genereert genieten voorrang. De hoogte van de bijdrage wordt per project vastgesteld. De stuurgroep zal zich daarbij laten leiden door de financiële mogelijkheden van het fonds en door een evenwichtige ontwikkeling van projecten met een regionale meerwaarde. Ter bewaking daarvan zal worden gewerkt met een voortschrijdende financiële planning.

6.3. Organisatie en samenwerking.

Uitvoering van de Regiovisie vereist een samenwerking die wordt gedragen door een stevige organisatie.
Kernbegrippen van de samenwerking zijn unanimiteit in de besluitvorming, regionale solidariteit, onderlinge openheid, geven en nemen, samen anticiperen op trends en nieuwe ontwikkelingen en gezamenlijk naar buiten toe optrekken.

Kern van de organisatie is gelijkwaardige participatie van alle partners en een goede balans tussen de gemeentelijke en provinciale autonomie en het regionale belang. Uiteindelijk zijn het daarbij de volksvertegenwoordigende organen, de raden en staten, die bepalen hoe de samenwerking gestalte krijgt en welke doelen met inzet van welke middelen bereikt zullen worden.

Om het samenwerkingsproces goed te laten verlopen wordt de organisatorische structuur van de afgelopen jaren in principe gehandhaafd. Die structuur heeft zijn waarde inmiddels bewezen. Nadrukkelijk is gekozen voor een bestuurlijke samenwerking op basis van een bestuurlijke overeenkomst, het uitvoeringsconvenant, waarbij de afzonderlijke partners geen bevoegdheden en taken overdragen.

De bestuurlijke organisatie.
Er is een Stuurgroep waarin alle partijen bestuurlijk zijn vertegenwoordigd. Voorzitterschap en vice-voorzitterschap berusten bij de provincie Groningen respectievelijk de provincie Drenthe. De stuurgroep is het orgaan waarin de uiteindelijke bestuurlijke samenwerking gestalte krijgt en waarin afspraken tussen partijen gemaakt worden. Voorzover deze afspraken instemming behoeven van de raden en staten zullen zij daaraan voorgelegd worden en door de betrokken bestuurders verdedigd worden.
De bijeenkomsten van de stuurgroep worden voorbereid door het Dagelijks Bestuur, waarin zitting hebben vertegenwoordigers van de provincies, de gemeenten Assen en Groningen, en bestuurders uit de kring van de overige Drentse respectievelijk Groningse gemeenten die in de stuurgroep vertegenwoordigd zijn.

Het Dagelijks Bestuur heeft de volgende taken :
* bestuurlijke voorbereiding van de vergaderingen van de stuurgroep
* directe aansturing van de ambtelijke projectorganisatie d.m.v. instructies aan de projectdirectie
* dagelijkse coördinatie en afstemming
* externe bestuurlijke betrekkingen.

De Stuurgroep heeft de volgende taken en bevoegdheden:
* bespreken van de voortgang van de uitvoering
* bevorderen van de coördinatie en samenwerking tussen partijen
* oplossen van gerezen knelpunten
* besluiten nemen naar aanleiding van de uitkomsten van de monitoring (zie paragraaf 6.1.)
* jaarlijks vaststellen van een financiële planning voor het daaropvolgende jaar
* besluiten nemen over de bestedingen uit het regiofonds (zie paragraaf 6.2.)
* initiatieven nemen voor een versterking van de samenwerking
* jaarlijks vaststellen van het voortschrijdend meerjarenprogramma
* datgene te besluiten dat nodig is voor een goede samenwerking en een krachtige uitstraling van de regionale samenwerking

Besluiten van de stuurgroep die instemming behoeven van raden en/of staten, zullen tijdig aan deze organen worden voorgelegd (convenant artikelen 6i, 6l, 7b, 8d)
De leden van de Stuurgroep dragen zorg voor een goede terugkoppeling naar de Colleges van B&W en van Gedeputeerde Staten alsmede naar de raden en staten.

Ambtelijke organisatie.
De projectdirectie, bestaande uit directeuren van de beide provincies en de gemeenten Assen en Groningen, draagt zorg voor integrale afstemming, voor inbedding van het gedachtegoed van de regiovisie in de ambtelijke organisaties en voor de aansturing van het door de projectleider geleide projectbureau.Voorzitter is de directeur Ruimte en Milieu van de provincie Groningen, vice-voorzitter is de plaatsvervangend Directeur-Griffier van de provincie Drenthe.
Het projectbureau heeft als taken:
* de ambtelijke voorbereiding van de vergaderingen van het Dagelijks Bestuur en de Stuurgroep en van de projectdirectie
* aanspreekpunt voor gemeentelijke en provinciale bestuurders, diensten en medewerkers
* aanspreekpunt voor andere overheden, burgers, maatschappelijke organisaties ed.
* aansturing van ambtelijke werkgroepen en projectgroepen die in opdracht van de stuurgroep in het leven worden geroepen
* voeren van het secretariaat en het verrichten van betalingen na goedkeuring van de projectdirectie en/of stuurgroep.

Naar behoefte kunnen werkgroepen en projectgroepen in het leven geroepen worden voor het uitvoeren van opdrachten van de stuurgroep. De samenstelling, uit de gemeentelijke en provinciale apparaten, zal steeds afhankelijk zijn van de aard van de opdracht. Om de betrokkenheid van medewerkers van provincies en gemeenten te waarborgen, zal een contactberaad uit die kring regelmatig geïnformeerd en geraadpleegd worden over de voortgang van het samenwerkingsproces.Voorzitters van werkgroepen en projectgroepen maken deel uit van het projectbureau d.m.v. deelname aan een staf-overleg met de projectleider.

De positie van de provincies.
De provincies hebben een regiefunctie in het kader van de regionale samenwerking. Deze komt enerzijds tot uitdrukking in het feit dat zij de voorzittersfuncties van stuurgroep, het dagelijks bestuur en de projectdirectie vervullen, anderzijds komt dat tot uitdrukking in de stimulerende en coördinerende acties richting de gemeenten, rijk en maatschappelijke groeperingen. Tevens zorgen de provincies voor een goede inbreng van de regiovisie in het Samenwerkingsverband Noord Nederland (SNN) en voor het uitdragen van de regiovisie in de richting van rijk en EU. De provincies hebben de regiovisie juridisch verankerd in de provinciale omgevingsplannen. Zo wordt de regiovisie uitgangspunt bij de goedkeuring van gemeentelijke en waterschapsplannen en bij het overige beleid.

Samenwerking met maatschappelijke organisaties en marktpartijen
De realisatie van de regiovisie wordt voor een groot deel bepaalde door de medewerking van maatschappelijke organisaties en marktpartijen bij het ontwikkelen, uitvoeren en financieren van projecten. De provincies en de gemeenten betrekken de maatschappelijke instellingen in een zo vroeg mogelijk stadium bij de planvorming en bij projecten. Getracht wordt de mogelijkheden voor publiek-private financiering van projecten met marktpartijen te benutten.

Communicatie en promotie.

Voor het welslagen van de regionale samenwerking is het van belang, dat er een breed draagvlak is voor de plannen, die ontwikkeld worden. De raden en staten, de bevolking, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties moeten kennis kunnen nemen en invloed hebben op de regiovisie. In de eerste plaats is het de taak van de afzonderlijke gemeenten en provincies om daarvoor zorg te dragen. Voorlichtingsbijeenkomsten, publicaties in lokale kranten en overleg meet specifieke doelgroepen zijn daarbij goede mogelijkheden.

De acties, die in dat kader ontwikkeld worden, worden op elkaar afgestemd. Het projectbureau verleent daarbij ondersteuning. Regelmatig zal een nieuwsbrief uitgegeven worden, de communicatie afdelingen van alle partijen komen regelmatig bij elkaar. Er worden publicaties in dag- en weekbladen en vaktijdschriften verzorgd. Tevens wordt er een eigen homepage op intgernet ontwikkeld.

Over de samenwerking en de ontwikkelingen in de regio wordt op gezette tijden met ministeries in Den Haag overleg gevoerd en Kamerleden worden benaderd om ook bij de volksvertegenwoordigers de regiovisie onder de aandacht te brengen.

In een op te stellen communicatieplan wordt aangegeven welke middelen gebruikt kunnen worden voor diverse communicatie activiteiten. Daarbij moet gedacht worden aan perspublicaties, symposia, voorlichtingsbijeenkomsten ed.

Uitvoeringsconvenant Regiovisie Groningen-Assen 2030.

Inleiding.

Dit convenant is een op uitvoering gerichte uitwerking van en aanvulling op het convenant dat op 1 november 1996 tussen partijen gesloten is en dat in het voorjaar van 1997 de instemming van de betrokken raden en staten kreeg.

Dit uitvoeringsconvenant wordt aangegaan door de colleges van Gedeputeerde Staten van de provincies Groningen en Drenthe en de colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Assen, Bedum, Ten Boer, Groningen, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Noordenveld, Slochteren, Winsum, Zuidhorn en Zuidlaren, hierna te noemen "partijen".

Het aangaan van dit convenant geschiedt onder voorbehoud van instemming door de respectievelijke staten en raden. Partijen verplichten zich daarom dit uitvoeringsconvenant en het bijbehorende rapport, zo spoedig mogelijk met een positief advies voor te leggen aan en te bepleiten bij de betrokken staten en raden en te bevorderen dat zij zich voor 1 oktober 1999 verbinden aan de in dit convenant opgenomen afspraken, waarna het uitvoeringsconvenant van kracht wordt.

Bovengenoemde partijen,

overwegende dat:

* de genoemde colleges, dan wel hun rechtsvoorgangers overeen kwamen actief te zullen samenwerken ten behoeve van een optimale ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio.
* het in 1996 gesloten convenant voorziet in een nadere uitwerking van de regiovisie, het door de provincies vastleggen van de visie in juridische kaders (omgevingsplannen) en het maken van afspraken over financiële aspecten, evaluatie en monitoring, organisatie en vervolgactiviteiten.
* de nadere uitwerking neergelegd is in het rapport "Regiovisie Groningen-Assen 2030, van visie naar uitwerking", hierna te noemen " het rapport".
* de ruimtelijke component juridisch is vastgelegd in het Provinciaal Omgevingsplan Drenthe en het Omgevingsplan Regio Groningen,
* de gemeenten door middel van z.g.n. ontwerpstudies de betekenis van de regiovisie voor deelgebieden hebben verkend,
* er afspraken zijn voorbereid over de financiële aspecten, de evaluatie en monitoring, de organisatie en de vervolgactiviteiten.
* het gewenst en noodzakelijk is om aanvullend een uitvoeringsconvenant te sluiten, waarin bindende afspraken over de uitvoering en het vervolg van de regionale samenwerking worden vastgelegd.
* over het ontwerpconvenant door de colleges overleg is gevoerd met hun raad dan wel staten.

zijn het volgende overeengekomen:

A. Afspraken op hoofdlijnen.

De partijen blijven zich gezamenlijk inzetten voor een optimale ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van de regio. Mede op grond van de ervaringen van de afgelopen twee jaar zijn zij gesterkt in de overtuiging dat samenwerking meerwaarde heeft voor de regio en daarmee voor de afzonderlijke partijen. Zij onderschrijven de integrale uitwerking van de regiovisie, zoals die is neergelegd in het rapport en zetten zich er voor in op basis van deze uitwerking de uitvoering ter hand te nemen. Het rapport moet in samenhang met dit convenant gelezen worden en is voor zover er in dit convenant expliciet naar de tekstgedeelten, tabellen en kaarten wordt verwezen, onderdeel van dit convenant.

1. De samenwerking wordt voortgezet.

Daarbij zullen partijen steeds:

* hun eigen beleid afstemmen op de in het rapport geschetste ontwikkelingsvisie,
* gezamenlijk optreden met het regionale belang voor ogen,
* gezamenlijk oplossingen zoeken voor gerezen problemen,
* elkaar informeren over te nemen initiatieven en ontwikkelingen binnen eigen gemeente- en provinciegrenzen en deze ter discussie stellen voor zover die initiatieven en ontwikkelingen de belangen van andere partijen en/of het regionaal belang raken.

* zoveel als mogelijk als eenheid naar buiten treden,
* onderlinge concurrentie, die nadelig is voor de regionale ontwikkeling vermijden.
* de uitvoering van alle voor de regio belangrijke projecten zoveel mogelijk gezamenlijk en indien afzonderlijk, met in acht neming van de bovenstaande punten entameren.
* gezamenlijk en afzonderlijk zorgdragen voor het verwerven van financiële middelen, die nodig zijn voor de uitvoering van projecten in het regiogebied.
* afzonderlijk en gezamenlijk zorgdragen voor een goede communicatie met burgers en met maatschappelijke instellingen.

B. Afspraken over de organisatie,

2. De samenwerking wordt voortgezet door middel van een organisatie die beschreven is in paragraaf 6.3. van het rapport.

De bestaande organisatiestructuur zoals bedoeld in het convenant van 1 november 1996 wordt daarmee nader ingevuld.

De Stuurgroep komt minimaal eenmaal per kwartaal bijeen.

Het overleg binnen de Stuurgroep is gericht op het verkrijgen van unanimiteit in de besluitvorming.

a. De Stuurgroep heeft de volgende taken en bevoegdheden:
* bespreken van de voortgang van de uitvoering,
* bevorderen van de coördinatie en samenwerking tussen partijen,
* oplossen van gerezen knelpunten,
* besluiten nemen naar aanleiding van de uitkomsten van de monitoring, zoals beschreven in paragraaf 6.1. van het rapport,
* het jaarlijks vaststellen van het voortschrijdend meerjarenprogramma,
* het jaarlijks vaststellen van een financiële planning voor het daaropvolgende jaar,
* besluiten nemen over de bestedingen uit het regiofonds, zoals beschreven in paragraaf 6.2. van het rapport,
* initiatieven nemen voor een versterking van de samenwerking,
* al hetgeen besluiten, dat nodig is voor een goede samenwerking en een krachtige uitstraling van de regionale samenwerking,
* individuele stuurgroepleden zorgen voor een goede informatievoorziening aan en communicatie met hun colleges, raden en staten.

Besluiten van de stuurgroep, voorzover die instemming behoeven van raden en/of staten, zullen tijdig aan deze organen worden voorgelegd. (zie artikelen 6i, 6l, 7b, 8d)

b. Het Dagelijks Bestuur heeft de volgende taken :
* bestuurlijke voorbereiding van de vergaderingen van de stuurgroep,
* directe aansturing van de ambtelijke projectorganisatie, d.m.v. instructies aan de projectdirectie,
* dagelijkse coördinatie en afstemming,
* externe bestuurlijke betrekkingen.

C. Afspraken over de uitvoering.

3. De uitwerking.

a. De integrale uitwerking van de regiovisie en de gemeentelijke ontwerpstudies zoals die in het rapport gepresenteerd worden, vormen het vertrekpunt en de koersaanduiding voor de verdere samenwerking en uitvoering van de regiovisie.
b. De partijen vertalen deze uitwerking en ontwerpschetsen in structuurschetsen en/of bestemmingsplannen, volgens de daarvoor geldende wettelijke procedures.
c. Over de eventuele aanpassingen, die als gevolg van deze procedures of door andere oorzaken nodig worden geacht en over de eventuele gevolgen daarvan voor de regio, wordt binnen de stuurgroep overleg gevoerd.

4. De uitvoering.

a. Voor de realisatie van het woningbouwprogramma (aantallen en locaties) voor de periode tot 2010 wordt de tekst van en de tabel in paragraaf 3.1 uit het rapport in acht genomen.
b. Voor de realisatie van regionale bedrijventerreinen wordt de tekst van en de tabel in paragraaf 3.2. uit het rapport in acht genomen.

c. Voor de realisatie van de infrastructuur en bij de vorming van het vervoer en verkeersbeleid houden partijen rekening met paragraaf 3.3 van het rapport.
d. Partijen betrekken paragraaf 3.4 uit het rapport bij de ontwikkeling van en vestiging van regionale voorzieningen. In het kader van de regionale samenwerking wordt in voorkomende gevallen overleg gevoerd in de stuurgroep als er sprake is van ontwikkelingen als de vestiging en/of verplaatsing van regionale voorzieningen binnen de regio.
e. Partijen betrekken de tekst van paragraaf 3.6 bij de ontwikkeling van natuur, water en landschap.
f. Partijen betrekken tevens de specifiekere aandachtspunten en gedetailleerdere beschrijvingen in hoofdstuk 4 van het rapport bij het te voeren beleid.
g. Partijen betrekken de tekst van paragraaf 3.5 bij het voeren van hun eigen (ruimtelijk) beleid met betrekking tot de landbouw en het landelijk gebied.

Bovenstaande geldt met inachtneming van de besluitvorming door de stuurgroep n.a.v. de uitkomsten van de monitoring en evaluatie. Bij deze besluitvorming zullen daar waar nodig de raden en staten betrokken worden. (zie onder E)

5. Het voortschrijdend meerjaren uitvoeringsprogramma.

a. De stuurgroep stelt jaarlijks het voortschrijdend meerjaren uitvoeringsprogramma vast, voor de eerste keer voor 1 januari 2000.
b. In het meerjaren programma worden alle relevante projecten en acties opgenomen die voor de ontwikkeling van de regio van belang zijn, waarbij sprake zal zijn van onderlinge afstemming en fasering.
c. De stuurgroep betrekt het overzicht van projecten, opgenomen in hoofdstuk 5 van het rapport, bij het maken van het meerjaren uitvoeringsprogramma.
Het programma wordt tijdig ter informatie aan de raden en staten voorgelegd.

D. Afspraken over de financiële aspecten.

6. Het regiofonds.

a. Partijen spannen zich afzonderlijk en gezamenlijk in financiële middelen te genereren.
Daarbij gaat het om eigen middelen en andere financieringsbronnen zoals bijvoorbeeld fondsen van het Rijk en de EU.
b. Ten behoeve van de regionale medefinanciering van, voor de regio belangrijke projecten stellen partijen "Het Regiofonds" in, zoals bedoeld in paragraaf 6.2 van het rapport.
c. Voor de jaren 2000, 2001, 2002, 2003 storten de partijen gezamenlijk jaarlijks 10 miljoen gulden in het fonds, waarbij de provincies gezamenlijk 30 % en de gemeenten gezamenlijk 70 % voor hun rekening nemen. De storting vindt in de eerste week van januari van elk jaar plaats tenzij anders besloten wordt.
d. De verdeling over de gemeenten is als volgt:

Gemeente	Hfl per jaar
Groningen	2.680.000
Assen	1.680.000
Hoogezand-Sapppemeer	660.000
Leek	290.000
Noordenveld	460.000
Zuidlaren	540.000
Haren	140.000
Slochteren	90.000
Zuidhorn	140.000
Bedum	90.000
Winsum	140.000
Ten Boer	90.000
totaal	7.000.000

e. De provincie Drenthe draagt jaarlijks 1 miljoen gulden bij.
De provincie Groningen draagt jaarlijks 2 miljoen gulden bij.

f. De bestedingen uit het fonds geschieden door de stuurgroep, zoals beschreven in paragraaf 6.2 en paragraaf 6.3 van het rapport.
g. De stuurgroep stelt, jaarlijks, voor 1 april een ontwerp voor de financiële planning voor het regiofonds vast, in samenhang met het voortschrijdende meerjaren uitvoeringsprogramma.
h. De besluitvorming over medefinanciering uit het regiofonds voor enig jaar geschiedt op een dusdanig tijdstip, dat daarmee door partijen rekening gehouden kan worden bij de afzonderlijke begrotingsvaststellingen. De raden en staten worden over het conceptvoorstel gehoord.
i. Voor 1 april van 2003 gaan partijen op basis van een evaluatie na of en hoe de jaarlijkse storting en/of de verdeling over de partijen per 1 januari 2004 aangepast moeten worden. De door de stuurgroep voorgestelde aanpassingen worden door de colleges ter goedkeuring aan de raden en staten voorgelegd.
j. De provincie Groningen voert de financiële administratie van het regiofonds.
k. De stuurgroep brengt ieder jaar voor 1 april en voor 1 oktober aan de partijen verslag uit over de bestedingen en stand van het fonds. Dit verslag wordt ter informatie aan raden en staten voorgelegd.
l. Voor 1 januari 2000 maken partijen nadere afspraken ten aanzien van de juridische aspecten, in verband met o.a. uittreding en toetreding, de op het fonds betrekking hebbende besluitvorming, accountantscontrole, aansprakelijkheid , rechtspersoon e.d. .
Deze afspraken zullen aan raden en staten ter instemming worden voorgelegd.
m. De kosten van het projectbureau, de bestuurlijke organisatie, de communicatie en de kosten voor eventuele externe expertise worden uit het fonds gedekt en worden expliciet in de financiële planning opgenomen.

E. Grote evaluatie en monitoring.

7. De grote evaluatie.

Partijen bespreken regelmatig de voortgang van de uitvoering en de samenwerking, zoals beschreven in paragraaf 6.1 van het rapport.

a. Een maal in de 4 jaar is er sprake van de "grote evaluatie", voor de eerste maal in 2003, waarbij de vraag aan de orde is of het samenwerkingsproces zowel bestuurlijk, organisatorisch als inhoudelijk nog op koers ligt.
b. De raden en staten worden bij deze grote evaluatie betrokken en worden om instemming gevraagd over de voorstellen, die daarover door de stuurgroep worden gedaan.
c. In het kader van de "grote evaluatie" wordt verantwoording door de colleges afgelegd aan de raden en staten m.b.t. de voortgang van de samenwerking.

8. Beleidsmonitoring.

a. Een maal per twee jaar is er sprake van "beleidsmonitoring", voor de eerste maal in 2001, waarbij met name de ontwikkelingen op het vlak van woningbouw, bedrijventerreinen en verkeer aan de orde gesteld worden. Aandacht wordt besteed aan duurzaam bouwen.
b. Ieder jaar volgt de stuurgroep de concrete projecten in regionaal verband zoals die in het meerjaren uitvoeringsprogramma zijn opgenomen.
c. De stuurgroep neemt naar aanleiding van de uitkomsten van de beleidsmonitoring besluiten over en formuleert voorstellen tot bijstelling van plannen, uitvoeringsprogramma en de bestedingen uit het regiofonds.
d. De raden en staten worden hierover geïnformeerd. Indien nodig, afhankelijk van de gevolgen voor het gemeentelijk en/of provinciaal beleid worden deze besluiten en voorstellen ter instemming voorgelegd aan raden en staten.
e. Er wordt tevens gerapporteerd over voorzieningen, natuur, landbouw (ruimtelijke aspecten), landschap, water, recreatie en toerisme.

F. Geschillen en werkingsduur.

9. De geschillenregeling van het convenant van 1 november 1996 is van toepassing op dit uitvoeringsconvenant.

10. De werkingsduur van dit uitvoeringsconvenant loopt tot 2010, met inachtneming van de mogelijkheid om tussentijds een aanvullend of nieuw convenant te sluiten en om de werkingsduur te verlengen.

Getekend op 14 juni 1999 namens de colleges van:
Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen
Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Assen
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Bedum
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Groningen
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haren
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Hoogezand-Sappemeer
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Leek
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Noordenveld
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Slochteren
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ten Boer
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Winsum
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Zuidhorn
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Zuidlaren

Colofon.

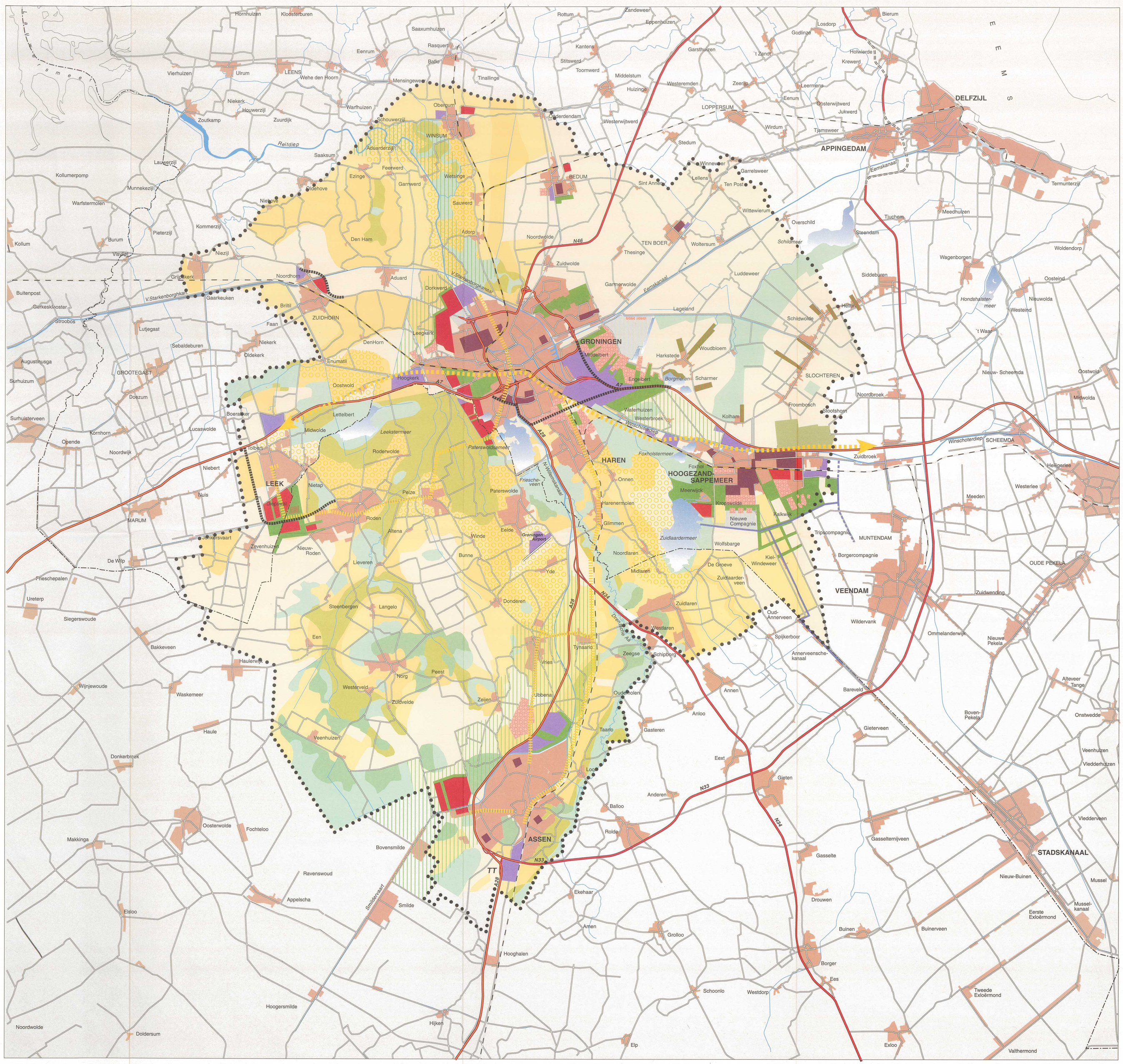
Uitgave	Stuurgroep Regio Groningen-Assen 2030
Adres	Projectbureau Regio Groningen-Assen 2030 Postbus 630, 9700 AP Groningen.
Telefoon	050-3164376 / 3164814
Fax	050-3164639
E-mail	regroas@prvgron.nl

Vormgeving Dienst Ruimte en Milieu Provincie Groningen
Drukwerk Scholma druk bedum bv.

Belangstellenden kunnen dit rapport bestellen bij de afdeling Communicatie provincie Groningen. Telefoon 050-3164160.


Kopenhagen
Hamburg
Bremen
Groningen
Amsterdam
Rotterdam
noord corridor

2.b



N

0 5 km

LEGENDA

Stedelijk gebied

- bestaand stedelijk gebied
- herstructurering woningbouw
- geplande woonbebouwing
- mogelijke woonbebouwing na 2010
- (gepland) bedrijventerrein
- (gepland) stedelijk groen/ borgwonen
- toekomstig water

natuur en landbouw

- natuurgebied (land)
- natuurgebied (water)
- bos
- natuur in landbouwgebied
- landbouw
- landbouw verweven met landschappelijke waarden
- landbouw verweven met natuur en landschap
- landschapsbouw
- ontwikkeling landbouw in relatie tot bestaande landschappelijke structuur
- glastuinbouw

infrastructuur

- autosnelweg/autoweg
- autosnelweg/autoweg in studie
- spoorlijn
- magneetbaan in studie
- hov-lijn in studie
- hov-lijnover bestaand spoor
- waterwegen
- mogelijke recreatieve vaarroute

overig

- indicatieve regiogrens
- provinciegrens

Aanduiding van uitbreidingen op basis van gemeentelijke ontwerpstudies

Regiovisie Groningen-Assen 2030